ANNO XIII - N. 1 1° GENNAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***



**Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

*Per memoria*),

(23) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO LEGGE 22 *novembre* 1919, *n.* 2400 *che approva le diffide notificate per il riscatto delle ferrovie Udine-Portogruaro e San Giorgio di Nogaro ex confine austro-ungarico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico di legge sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tranvie a trazione meccanica e sugli automobili, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Viste le diffide notificate addì 27, 28 e 29 dicembre 1918 per il riscatto delle ferrovie Udine-Portogruaro e San Giorgio di Nogaro-ex confine austro ungarico;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata addì 27-29 dicembre 1918 per il riscatto della ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro, concessa mediante convenzione 4 maggio 1883, approvata con R. decreto 10 maggio 1883, n. 1386 (serie 3ª), restando in tal modo risoluta la concessione fatta col R. decreto medesimo.

Art. 2.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata addì 27-28 dicembre 1918, per il riscatto della ferrovia da San Giorgio

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 30 dicembre 1919.

di Nogaro, all'antico confine austro-ungarico, concessa mediante convenzione 15 settembre 1896, approvata con R. decreto 24 settembre 1896, n. 195, restando in tal modo risoluta la concessione fatta col R. decreto medesimo.

Art. 3.

Al Governo del Re è accordata ogni opportuna facoltà per l'effettuazione dei riscatti di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto.

Sulle indennità di riscatto lo Stato corrisponderà soltanto l'interesse legale del 5 per cento a datare dalla decorrenza del riscatto.

Art. 4.

Al pagamento dei corrispettivi di riscatto di cui al precedente art. 3, sarà provveduto a carico del Ministero del tesoro, mediante opportuni stanziamenti nel relativo bilancio.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE

NITTI — PANTANO — SCHANZER — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

*Allegato* **A** *al decreto Reale.*

Reg. Cons. n. 3567.

*Atto di diffida di riscatto.*

L'anno millenovecento diciotto, addì ventisette del mese di dicembre, in Padova;

Ad istanza dell'Amministrazione dello Stato, e precisamente

delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri on. avv. Luigi Dari e on. prof. Francesco Saverio Nitti, domiciliati per ragione della carica in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale civile e penale di Padova;

Visto l'art. 25 del capitolato annesso alla convenzione 4 maggio 1883, approvata con Regio decreto 10 maggio 1883, n. 1386 e relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro:

Ho preavvisato e diffidato, come preavviso e diffido con il presente atto la subconcessionaria Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione sig. comm. Giuseppe Da Zara, domiciliato per ragione della carica, nella sede della Società medesima in Padova, che il Governo intende di riscattare la predetta ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro con decorrenza dal 1° gennaio 1920;

Ho però dichiarato che l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'art. 193 del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Eguale atto verrà notificato alla concessionaria provincia di Udine.

Copia dell'atto presente venne da me sottoscritto ufficiale giudiziario del Tribunale civile e penale di Padova, notificata al sig. comm. Giuseppe Da Zara, quale presidente del Consiglio di amministrazione della Società veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, rilasciondola nel di lui ufficio nella sede della Società veneta predetta in Padova, via Eremitani, n. 8, ivi consegnandola a mani dell'impiegato sig. Lorenzoni Vitaliano, che controfirma, esso sig. comm. Da Zara al momento assente.

Padova, 27 dicembre 1918.

*Angelo Sandrini,* ufficiale giudiziario.

*Vitaliano Lorenzoni.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

*Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici*: PANTANO.

*Allegato* **B** *al decreto Reale.*

Reg. Cons. n. 3567.

*Atto di diffida di riscatto.*

L'anno millenovecentodiciotto, addì 29 del mese di dicembre, in Udine;

Ad istanza dell'Amministrazione dello Stato, e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri on. avv. Luigi Dari e on. prof. Francesco Saverio Nitti, domiciliati per ragione della carica in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale di Udine;

Visto l'art. 25 del capitolato annesso alla convenzione 4 maggio 1883, approvata con R. decreto 10 maggio 1883, n. 1386, e relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro:

Ho preavvisato e diffidato come preavviso e diffido con il presente atto la concessionaria provincia di Udine in persona del presidente della Deputazione provinciale, sig. rag. comm. Luigi Spezzotti, domiciliato per ragione della carica in Udine nell'Ufficio della Deputazione stessa, che il Governo intende di riscattare la predetta ferrovia da Udine per Palmanova a Portogruaro, con decorrenza dal 1° gennaio 1920;

Ho però dichiarato che l'efficacia della diffida è subordinata nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento giusta l'art. 193 del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Eguale atto verrà notificato alla subconcessionaria Società veneta per la costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie;

Visto, si delega per la notifica il vigile urbano giurato, Pecoraro Antonio, in mancanza di ufficiali giudiziari.

Udine, 28 dicembre 1918.

Il presidente ff.: *Turchetti.*

Il sottoscritto commissario per l'Amministrazione provinciale di Udine, dichiara di avere avuto comunicazione del presente atto

e di averne ritirata copia integrale e conforme, ritenendosene notificato legalmente, come se l'atto gli fosse stato intimato a ministero di ufficiale giudiziario. Fa riserve per ogni eventuale interesse o diritto dell'Amministrazione provinciale.

Udine, 29 dicembre 1918.

Il commissario: *Luigi Spezzotti.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
*Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici*: PANTANO.

*Allegato* C *al decreto Reale.*

Reg. Cons. n. 3567.

*Atto di diffida di riscatto.*

L'anno millenovecentodiciotto, addì ventisette del mese di dicembre, in Padova;

Ad istanza dell'Amministrazione dello Stato, e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri on. avv. Luigi Dari e on. prof. Francesco Saverio Nitti, domiciliati, per ragione della carica, in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale civile e penale di Padova;

Visto l'art. 24 del capitolato annesso alla convenzione 15 settembre 1896, approvata con il R. decreto 24 settembre 1896 e relativa alla concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da San Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico:

Ho preavvisato e diffidato, come preavviso e diffido con il presente atto, la concessionaria Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione sig. comm. Giuseppe Da Zara, domiciliato, per ragione della carica, presso la sede della Società in Padova, via Eremitani, n. 8, che il Governo intende di riscattare la predetta ferrovia da San Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico, con decorrenza dal 1° gennaio 1920;

Ho però dichiarato che l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'art. 193 del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvata con il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Copia dell'atto presente venne da me sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al R. Tribunale civile e penale di Padova, notificata al sig. comm. Giuseppe Da Zara, quale presidente del Consiglio di amministrazione della Società veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, rilasciandola nel di lui ufficio nella sede della Società veneta predetta in Padova, via Eremitani, n. 8, ivi consegnandola a mani dell'impiegato sig. Lorenzoni Vitaliano, che controfirma, esso sig. comm. Da Zara al momento assente.

Padova, 27 dicembre 1918.

L'ufficiale giudiziario: *Angelo Sandrini.*

*Vitaliano Lorenzoni.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,

come da decreto 22 dicembre 1919:

*Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici*: PANTANO.

*Allegato* D *al decreto Reale.*

*Atto di diffida di riscatto.*

L'anno millenovecentodiciotto, addì ventotto del mese di dicembre in Roma:

Ad istanza dell'Amministrazione dello Stato, e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle Loro Eccellenze i ministri on. avv. Luigi Dari e on. prof. Francesco Saverio Nitti, domiciliati, per ragione della carica, in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale civile e penale di Roma;

Visto l'art. 24 del capitolato annesso alla convenzione 25 settembre 1896, approvata con il R. decreto 24 settembre 1896 e relativa alla concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da San Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico:

Ho preavvisato e diffidato, come preavviso e diffido con il presente atto, la concessionaria Società veneta, per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione, sig. comm. Giuseppe Da Zara, elettivamente domiciliato presso il sindaco del Comune di Roma;

Che il Governo intende di riscattare la predetta ferrovia da San Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico, con decorrenza dal 1° gennaio 1920;

Ho però dichiarato che l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'art. 193 del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata approvata con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale di Roma ho notificato il suesteso atto alla concessionaria Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione signor comm. Giuseppe Da Zara, elettivamente domiciliato presso il sindaco del comune di Roma, ivi consegnando la simile copia a mani dell'impiegato all'uopo incaricato sig. cav. Alessandro Saraiva.

Roma, 28 dicembre 1918.

Il commesso autorizzato: *Giustiniani.*
L'ufficiale giudiziario: *O. Lo Savio.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto 22 novembre 1919:

*Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici*: PANTANO.

REGIO DECRETO LEGGE 30 *novembre* 1919, *n.* 2318, *che riunisce in testo unico le leggi per le case popolari e per l'industria edilizia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Considerata la necessità di emanare un testo unico delle vigenti disposizioni legislative per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia, con le modificazioni ed aggiunte suggerite dall'esperienza;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro e per gli approvvigionamenti e i consumi alimentari, di concerto coi ministri per l'interno, per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Alle disposizioni del testo unico delle leggi sulle case popolari o economiche, approvato con R. decreto 27 febbraio 1918, n. 89, ed alle successive disposizioni contenute nell'art. 2 del decreto Luogotenenziale del 18 gennaio 1917, n. 102, nei decreti-legge Luogotenenziali del 23 marzo 1919, n. 455 e del 19 giugno 1919, n. 1040 sono sostituite le seguenti:

## TITOLO I.

## Provvedimenti per le case popolari ed economiche.

### CAPO I.

### Istituti mutuanti.

#### Istituti mutuanti in generale.

Art. 1.

I prestiti per la costruzione e l'acquisto di case popolari o economiche possono, oltrechè da privati e da Società, essere consen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 dicembre 1919, n. 302.

titi, anche in deroga alle leggi speciali ed agli statuti che li regolano, da:

1° tutte indistintamente le Casse di risparmio ordinarie;

2° le Banche popolari e le Società ordinarie e cooperative di credito;

3° i Monti di Pietà;

4° le Istituzioni pubbliche di beneficenza;

5° gli Enti morali legalmente riconosciuti;

6° le Società di mutuo soccorso legalmente costituite;

7° la Cassa nazionale delle assicurazioni sociali;

8° gli Istituti di credito fondiario;

9° l'Istituto nazionale delle assicurazioni;

10° la Sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio istituito presso l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione.

**Cassa nazionale delle assicurazioni sociali.**

Art. 2.

La Cassa nazionale delle assicurazioni sociali può erogare, in prestiti per case popolari o economiche e in conferimenti al capitale della Sezione autonoma pel credito adilizio di cui all'art. 3, sino ad un quarto dell'intero ammontare dei fondi da essa amministrati.

La predetta Cassa nazionale può concedere mutui ai Comuni per la costruzione di case popolari od economiche, anche per conto di Istituti autonomi o di Enti morali, con le garanzie e coi privilegi stabiliti pei mutui consentiti dalla Cassa dei depositi e prestiti.

**Sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio.**

Art. 3.

È istituita presso l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione, sedente in Roma ed eretto in Ente morale con R. decreto 15 agosto 1913, n. 1140, una Sezione autonoma per lo esercizio del credito edilizio con un capitale inziale di L. 30.500.000, di cui dieci milioni assegnati dallo Stato a titolo di speciale contributo. Alla formazione ed all'ulteriore aumento di siffatto capitale concorrono

gli Istituti ed Enti compartecipanti all'Istituto nazionale di credito per la cooperazione e gli altri Istituti indicati nell'art. 1.

Lo statuto della Sezione autonoma predetta è approvato con decreto Reale promosso dal ministro dell'industria, del commercio e del lavoro, d'accordo con quello del tesoro, e contiene le norme per l'amministrazione e il funzionamento della Sezione, per la vigilanza governativa, per il servizio delle obbligazioni di credito edilizio e per quanto altro occorre per lo svolgimento delle operazioni dell'Ente.

La Sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio ha facoltà di emettere obbligazioni di credito edilizio nella misura di otto volte il suo capitale. Tale facoltà potrà essere esercitata soltanto quando la Sezione dimostri di aver erogato in mutui non meno della metà del capitale.

Le obbligazioni potranno essere emesse solo in corrispondenza dei mutui per i quali lo Stato concorre nel pagamento degli interessi, ed i portatori di obbligazioni hanno diritto di prelazione sulle somme assegnate dallo Stato come contributo nel pagamento dei detti interessi.

Se la Sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio divenga proprietaria di una casa incompiuta e dopo di averne completata la costruzione non riesca ad effettuarne la vendita, potrà, con l'autorizzazione del Ministero dell'indusria, del commercio e del lavoro, emettere obbligazioni per un ammontare non superiore alla somma capitale per cui lo Stato contribuisce nel pagamento degli interessi.

Sono estese alla Sezione autonoma di credito edilizio le disposizioni e le agevolazioni consentite dalle varie leggi sul credito fondiario nonchè le agevolazioni fiscali portate dal presente decreto.

### Anticipazioni sulle obbligazioni di credito edilizio e loro acquisto.

### Art. 4.

Gli Istituti di emissione e le Casse di risparmio ordinarie possono fare anticipazione sulle obbligazioni emesse dalla Sezione di credito edilizio. Le Casse di risparmio ordinarie e la Cassa dei depositi e prestiti possono anche acquistare le dette obbligazioni.

**Mutui della Cassa dei depositi e prestiti.**

Art. 5.

La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui, sino a raggiungere la somma di cento milioni, ai Comuni che intraprendano direttamente la costruzione di case popolari, nonchè agli Istituti autonomi ed Enti morali di cui al n. 3 dell'articolo 7, a condizione che i prestiti siano assunti e garantiti dai rispettivi Comuni a tenore delle leggi che disciplinano la Cassa, e che le case siano date esclusivamente in affitto.

Ai mutui contratti dai Comuni con la Cassa dei depositi e prestiti o con gli Istituti indicati nell'art. 1, per conto proprio o per conto d'Istituti autonomi per case popolari, si applica l'ultimo capoverso dell'art. 191 del testo unico della legge comunale e proviciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

Può altresì concedere mutui all'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma con le norme vigenti per tale Istituto, il cui riordinamento sarà stabilito per decreto Reale promosso dal ministro d'industria, commercio e lavoro, nonchè alle Cooperative per costruzione di case popolari ed economiche a proprietà individuale o indivisa composte esclusivamente di impiegati dello Stato, ed ai loro soci, purchè i prestiti siano garantiti con primo ipoteca e con le ritenute sugli stipendi.

I mutui di cui nel presente articolo sono concessi al saggio d'interesse stabilito annualmente dal ministro del tesoro pei mutui di favore con concorso dello Stato, ivi compresi i contributi dello Stato previsti nel successivo art. 30, e possono ammortizzarsi in un periodo non superiore a 50 anni.

**Formalità pei mutui della Cassa dei depositi e prestiti.**

Art. 6.

I mutui di cui all'art. 5 saranno concessi ai Comuni in base a deliberazione in unica lettura presa dal rispettivo Consiglio col voto favorevole della maggioranza dei consiglieri in carica oppure dal commissario Regio, ed all'Istituto per le case degli impiegati dello Stato in Roma, nonchè alle Cooperative indicate nel suacen-

nato art. 5, su deliberazione del rispettivo Consiglio di amministrazione.

Non occorrerà la deliberazione di accettazione se quella di contrattazione conterrà tutti gli elementi prescritti per la effettuazione dei mutui della Cassa.

La somministrazione di tali prestiti avverrà secondo il bisogno per i mutui concessi ai Comuni sia per conto proprio, sia per conto di Istituti autonomi su *nulla osta* del prefetto e per gli altri mutui su *nulla osta* del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

CAPO II.

**Enti costruttori e mutuatari.**

---

**Enti mutuatari.**

Art. 7.

Sono ammessi a fare operazioni di mutuo allo scopo di costruire o acquistare case popolari o economiche:

1° l'Unione edilizia nazionale, l'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma e le Società cooperative fra impiegati, salariati e pensionati dello Stato, mutilati o invalidi di guerra;

2° i Comuni che provvedano direttamente alle costruzioni di case popolari;

3° gli Istituti autonomi o Enti morali che abbiano per scopo esclusivo di compiere operazioni per le case popolari;

4° le Società di beneficenza che provvedano agli alloggi per i poveri;

5° gli Enti pubblici e gli Enti morali che si propongano di costruire case da locare ai loro impiegati o salariati;

6° le Società cooperative per la costruzione e l'acquisto di case popolari ed economiche;

7° le Società cooperative di credito e le società di mutuo soccorso che si uniformino alle disposizioni del presente decreto e che istituiscano sezioni speciali con norme statutarie e con gestioni e contabilità distinte e separate per costruire o acquistare case popolari o economiche a vantaggio dei propri soci;

8° i soci delle società menzionate nei precedenti numeri 6° e 7°.

## Società cooperative e di mutuo soccorso.

Art. 8.

I soci delle Società cooperative di cui al numero 2 dell'art. 1 ed ai numeri 6 e 7 dell'articolo 7 possono avere una quota sociale fino a lire ventimila.

Le società cooperative o le Sezioni per le case popolari o economiche devono stabilire nei loro statuti che il dividendo annuo agli azionisti non possa superare il 5 per cento del capitale effettivamente versato e che, in caso di rimborso o di liquidazione, non possa distribuirsi ai soci per qualsiasi titolo una somma che superi di oltre un quinto l'ammontare del capitale versato o restituito, dovendo il rimanente delle attività assegnarsi a scopi di pubblica utilità.

Gli atti costitutivi, gli statuti e gli atti modificativi delle società cooperative predette devono essere, dopo di avere adempiuto le formalità prescritte dagli articoli 90, 91, 93 e 94 del Codice di commercio, inviati al Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro, il quale li pubblicherà nel Bollettino delle società per azioni, dopo di avere accertato che sono conformi alle disposizioni del Codice di commercio, della presente legge e del regolamento per l'esecuzione di essa.

## Disposizioni speciali per le Società di mutuo soccorso.

Art. 9.

L'approvazione delle norme statutarie della sezione speciale di una Società di mutuo soccorso, quanto si tratti di Società operaia legalmente riconosciuta secondo la legge 15 aprile 1886, n. 3818, dovrà seguire secondo le norme stabilite dalla lègge predetta, e. quando si tratti di Società autorizzata con R. decreto, sarà data pure con R. decreto. Nel primo caso le norme statutarie dovranno riportare anche il visto del ministro dell'industria, del commercio e del lavoro, che lo rilascerà dopo l'accertamento di cui nell'ultima parte del precedente art. 8.

**Rifiuto del riconoscimento legale e privazione dei relativi benefizi.**

Art. 10.

Può il Ministero, sentita la Commissione centrale per le case popolari od economiche, qualora le Società e le sezioni costituende non risultino basate su sincere basi cooperative, rifiutare il riconoscimento legale e negare la pubblicazione degli atti nel Bollettino ufficiale delle Società per azioni.

Sempre in seguito a parere della predetta Commissione, può il Ministero privare di tutti i benefici relativi al legale riconoscimento le Società e le sezioni che funzionano irregolarmente, in contrasto alle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, alle proprie norme statutarie od ai principi della cooperazione.

Uguali provvedimenti possono essere presi nei riguardi delle sezioni per case popolari costituite da Società di mutuo soccorso.

Nel caso di Società che godono del concorso dello Stato nel pagamento degli interessi previsto dall'art. 30, il predetto parere è dato dal Comitato interministeriale pel finanziamento dell'edilizia popolare, di cui all'art. 47.

**Case popolari costruite dai Comuni.**

Art. 11.

Quando sia riconosciuto il bisogno di provvedere alloggi per le classi meno agiate i Comuni sono autorizzati a fondarne e dotare Istituti autonomi per le case popolari oppure a provvedere alla costruzione di case popolari soltanto per darle a pigione, conformandosi alle leggi vigenti ed a tutti i provvedimenti che disciplinano l'assunzione di pubblici servizi per parte di Municipi, od in economia, ai sensi dell'art. 16 della legge 29 marzo 1903, n. 103.

I Comuni sono autorizzati, colle cautele indicate nel comma precedente, a imprendere la costruzione di alberghi popolari da affittare per dimora giornaliera e di dormitorii pubblici ad uso gratuito.

I Comuni, nella locazione di case popolari, dovranno dare la preferenza ai meno abbienti, tenendo conto altresì del numero dei membri a carico del capo famiglia.

La deliberazione del Consiglio, che sarà approvata dalle autorità tutorie, deve essere accompagnata dalla dimostrazione della esistenza delle condizioni di fatto che l'hanno determinate nonchè del piano tecnico e finanziario dell'operazione e della disponibilità dei mezzi per effettuarla.

Nel computo delle pigioni deve tenersi conto del frutto del capitale investito, di tutte le spese di amministrazione, riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria, delle imposte, sovraimposte e tasse generali e locali, degli oneri dipendenti dai regolamenti locali, del deperimento, delle spese di assicurazione contro gli incendi e delle perdite per sfitti eventuali.

### Istituti autonomi per le case popolari.

Art. 12.

Con decreto Reale, su proposta del ministro per l'industria, commercio e lavoro, possono essere legalmente riconosciuti Istituti autonomi per case popolari, fondati da Comuni, da altri Enti o da privati e regolati da appositi statuti. Gli enti predetti sono soggetti alla vigilanza del Ministero per l'industria, commercio e lavoro.

Qualora un Comune, il quale si sia assunto il servizio delle case popolari, abbia fondato o voglia fondare un Istituto autonomo, può coferirgli tutto o parte del capitale già assegnato al servizio diretto delle case popolari. La deliberazione deve essere presa nelle condizioni previste dal precedente art. 6.

### Norme comuni agli Istituti autonomi e alle Società di beneficenza.

Art. 13.

Alle persone e agli enti che concorrono alla formazione del capitale degli Istituti autonomi e delle Società di beneficenza, oltre all'interesse non eccedente la misura del cinque per cento sulle somme effettivamente versate, non può essere riservato negli statuti altro diritto fuorchè quello del rimborso delle somme erogate, devolvendosi l'avanzo del patrimonio alle locali Congregazioni di

carità, quando si renda necessaria la liquidazione degli Istituti o delle Società.

Nel caso di Società di beneficenza che costituiscano una sezione speciale per le case popolari o economiche, quando questa debba essere liquidata, l'avanzo del patrimonio di essa potrà essere assegnato, in tutto o in parte, alla Società stessa o ad altre istituzioni per case popolari ed economiche.

Gl'Istituti autonomi predetti, i corpi morali legalmente riconosciuti che abbiano per fine esclusivo di compiere operazioni per case popolari e le Società di beneficenza che senza alcuna mira di lucro provvedono agli alloggi per ricoverare i poveri a fitti minimi, godono di tutte le facoltà e di tutti i benefizi di ogni specie contenuti e richiamati nel presente decreto.

**Facoltà di sostituzione o riscatto agli Istituti autonomi.**

Art. 14.

Può essere data facoltà agli Istituti autonomi per le case popolari di sostituirsi, riscattandone le attività, alle cooperative con organizzazione insufficiente non informate ai principii cooperativi, o che non abbiano i mezzi adeguati per condurre a termine il loro programma.

Le proposte per tali sostituzioni o riscatti saranno fatte, con la necessaria documentazione dagli Istituti autonomi alla Commissione centrale, la quale deciderà in merito.

**Facoltà consentite all'Unione edilizia nazionale**

Art. 15.

L'Unione edilizia nazionale potrà, con separata gestione, provvedere alla costruzione di case popolari o economiche nei centri in cui manchino Istituti autonomi ed i Comuni non vi possano provvedere.

Essa può inoltre funzionare come ente federativo degli enti per case popolari, curando nel loro interesse approvvigionamenti ed acquisti collettivi di materiali e mezzi di costruzione; stipu-

lando contratti con fabbriche ed assumendone, ove occorra, la gestione; studiando i migliori tipi di appalto ed ove sia possibile la unificazione dei materiali e degli accessori delle costruzioni; e compiendo le operazioni necessarie al migliore raggiungimento degli scopi dell'edilizia popolare.

## CAPO III.

## Attribuzioni dei Comuni.

---

### Opere a carico dei Comuni sulle aree destinate a costruire case popolari o economiche.

Art. 16.

Sulle aree destinate alla costruzione di case popolari o economiche da parte delle Società, degli Istituti e dei privati contemplati nel presente decreto, il Comune ha l'obbligo di provvedere a proprie spese, contemporaneamente alla costruzione delle case, alla costruzione delle fogne, alla posa delle condutture stradali per l'acqua potabile e all'impianto per la illuminazione, alla sistemazione delle strade, piazze ed altri suoli di uso pubblico.

### Concorso dei Comuni.

Art. 17.

I Comuni sono autorizzati:

1° a stanziare somme nei loro bilanci per sovvenzionare Enti e società costruttrici di case popolari ed economiche, a concorrere nella spesa di costruzione e di miglioramento di tali case, e nel pagamento degli interessi sui mutui contratti dagli enti e società predette;

2° a concedere esenzioni dai dazi sui materiali e da altre eventuali tasse locali;

3° a cedere per la costruzione di case popolari ed economiche, gratuitamente o a prezzo di costo, o mediante corresponsione

di canone annuo, in perpetuo o per un dato numero di anni, terreni propri e espropriati a mente dell'articolo seguente.

**Espropriazioni ed occupazioni temporanee.**

**Art. 18.**

I Comuni possono ottenere dal prefetto la facoltà di espropriare terreni ed immobili occorrenti per la costruzione di case popolari ed economiche.

Ai Comuni è fatto obbligo di accogliere le domande di espropriazione rivolte dagli Istituti di case popolari.

Contro il diniego dei Comuni di chiedere espropriazione o di cedere aree, domandate da Società cooperative od anche da privati per costruire case popolari o economiche, è ammesso il ricorso al Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro.

Può essere anche concessa ai Comuni la facoltà di occupare temporaneamente cave, fornaci e terreni di cui l'esercizio e l'uso, per ragioni di ubicazione e di convenienza economica siano ritenuti necessari per agevolare le costruzioni degli Enti sopraindicati.

I Comuni possono ottenere altresì la facoltà di espropriare abitazioni di proprietà privata non ultimate o che si trovino in deficienti condizioni igieniche, qualora il proprietario non possa o non voglia provvedere alla loro ultimazione o al loro risanamento nel termine fissato.

Per le espropriazioni e per le occupazioni temporanee si applicano le rispettive disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e, qualora si tratti di costruzioni col beneficio del concorso dello Stato, si applicano anche le facilitazioni di procedura stabilite dall'art. 5 (ultimi due comma) del R. decreto 22 settembre 1914, numero 1028, salvo che l'approvazione dei progetti e le decisioni sulle opposizioni e sui reclami sono demandati al Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro.

L'indennità di espropriazione sarà fissata nella misura stabilita dagli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per il risanamento della città di Napoli.

Per la indennità di occupazione temporanea si applicano gli articoli 65 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Le aree fabbricabili, risultanti dalle espropriazioni, potranno essere vendute o concesse temporaneamente anche a privati.

Il maggior valore che si realizzi all'atto della vendita od alla fine delle concessioni temporanee a chiunque fatte, sarà assegnato al fondo speciale costituito dal Comune per provvedere alle case popolari ed economiche ed alle opere edilizie di carattere igienico.

**Uffici comunali di abitazioni e denunzia di disponibilità di locali.**

Art. 19.

I Comuni superiori a 100.000 abitanti potranno creare uffici delle abitazioni con facoltà di sorveglianza sul mercato delle abitazioni.

A questi uffici i proprietari di case dovranno denunziare la disponibilità di locali ed i nuovi affitti entro cinque giorni dal loro verificarsi, sotto le comminatorie prescritte per le denunzie anagrafiche.

## Capo IV.

## Caratteri delle case popolari ed economiche. Vendita, locazione, successione ed espropriazione.

---

**Caratteri delle case popolari ed economiche.**

Art. 20.

Saranno stabilite con decreto Reale, da modificarsi ove occorra, su proposta del ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro, di concerto coi ministri delle finanze e del tesoro, le caratteristiche delle case popolari ed economiche per ammetterle ai benefici del presente decreto.

**Pagamento del prezzo di vendita delle case ed assicurazione.**

Art. 21.

Il compratore può pagare il debito per l'acquisto del terreno e della casa in rate annuali, semestrali, mensili o quindicinali. Le

rate comprendono l'interesse ed una quota di ammortamento del capitale, ovvero l'interesse e il premio per l'assicurazione sulla vita allo scopo di ottenere in tutto o in parte i mezzi per l'acquisto o la costruzione della casa, e, in entrambi i casi, l'onere ripartito dell'assicurazione per gli incendi da farsi a cura della Società costruttrice o del socio proprietario della casa.

Gli interessi maturati sul capitale corrispondente al prezzo del terreno e della casa, nel periodo fino alla consegna della casa stessa, si computano nel prezzo di acquisto.

L'assicurazione sulla vita, oltre che presso la Cassa nazionale delle assicurazioni sociali, quando ne sia autorizzata per decreto Reale, si stipula presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni. Essi sono anche autorizzati a stipulare con i compratori o costruttori di case popolari, che pagano la loro abitazione con l'ammortamento dei contratti di assicurazione temporanea aventi lo scopo di garantire alla morte dell'assicurato, se essa avviene entro il periodo deteminato, il pagamento delle annualità non ancora scadute.

L'assicurazione produce il suo effetto dalla sottoscrizione della polizza.

**Divieto di apportare modificazioni allo stabile.**
**Nomina di sequestratario.**

Art. 22.

Sino al totale pagamento del prezzo della casa, non potranno essere apportate modificazioni allo stabile, nè imposte servitù senza il consenso dell'Istituto mutuante, e della Società costruttrice se il socio non si è assunto il mutuo direttamente, nè potrano esservi inscritti oneri che non dipendano dalle garanzie prescritte dalla presente legge.

L'Istituto mutuante, qualora l'Ente od il socio mutuatario sia in arretrato col pagamento di una semestralità può, indipendentemente da ogni atto di esecuzione, chiedere al presidente del tribunale nella cui circoscrizione ha sede il detto Ente, la nomina di un sequestratario, il quale provvederà alla riscossione dei fitti e di ogni altro credito.

### Agevolazioni agli impiegati ed operai trasferiti.

#### Art. 23.

Il regolamento determinerà i modi per agevolare agli impiegati ed agli operai il passaggio senza perdita della loro casa alla Società costruttrice e la risoluzione del contratto di assicurazione nei casi di necessario trasferimento.

### Restituzione anticipata.
### Cancellazione della iscrizione ipotecaria.

#### Art. 24.

Il socio proprietario della casa popolare o economica ha diritto in ogni caso di rimborsare anticipatamente tutto o parte del mutuo contratto per l'acquisto o la costruzione della casa.

Compiuto il pagamento del prezzo della casa, la cancellazione dell'iscrizione ipotecaria deve esser fatta senza spese dal conservatore delle ipoteche nelle forme stabilite dagli articoli 2033 e successivi del Codice civile.

Nel caso che l'Istituto mutuante o la Società costruttrice si rifiutassero a rilasciare l'atto necessario alla cancellazione dell'ipoteca, l'acquirente può richiamarsene al tribunale civile che provvede in camera di consiglio, sentite le parti e il pubblico ministero, con la procedura dell'art. 2039 del Codice civile.

### Assegnazione della casa fra più eredi.

#### Art. 25.

Quando più eredi siano chiamati alla successione, la casa popolare sarà assegnata a quello che offrirà il pagamento in danaro delle quote spettanti agli altri.

Se due o più fra essi facciano tale offerta, si procederà, dinanzi al pretore, alla estrazione a sorte per stabilire chi debba essere preferito.

### Diritto di abitazione del coniuge superstite e dei figli minorenni.

#### Art. 26.

Al coniuge superstite, contro il quale non sussista, per colpa sua, sentenza di separazione personale passata in giudicato, è at-

tribuito per tutta la vita il diritto di abitazione sulla casa popolare, salvi i diritti che gli spettano pel presente decreto e per altre leggi.

Eguale diritto è riserbato ai figli minorenni del defunto proprietario finchè raggiungano la maggiore età.

**Espropriazione forzata della casa popolare.**

Art. 27.

Ferme le disposizioni contenute nel presente Capo IV, non si potrà procedere alla espropriazione forzata della casa popolare o economica che in mancanza di altri beni mobili o immobili, fatta eccezione pei crediti previsti dal presente decreto, pei crediti dell'imprenditore della costruzione e pei crediti degli operai che vi hanno lavorato.

## Capo V.

## Prestiti e contributi dello Stato.

**Prestiti, loro garanzia e somministrazione.**

Art. 28.

I prestiti indicati nel Capo I saranno concessi contro prima ipoteca e non potranno eccedere il 75 per cento del valore accertato degli immobili costituiti in ipoteca, ovvero dell'area e della spesa prevista per le nuove costruzioni.

Si considerano come fatti su prima ipoteca i prestiti mediante i quali sono rimborsati i crediti, già iscritti quando, per effetto di tale rimborso, l'ipoteca dell'Istituto diventi prima.

Le iscrizioni ipotecarie prese dall'Istituto mutuante saranno valide, non ostante il sopraggiunto fallimento, quando siano state prese almeno dieci giorni avanti la pubblicazione della sentenza, qualunque sia il giorno al quale la sentenza retrotragga la cessazione dei pagamenti.

La somministrazione delle somme mutuate avrà luogo a rate, secondo il bisogno.

La prima rata non potrà essere pagata se il mutuatario non dimostri di aver erogata nella costruzione o nello acquisto dell'area una somma corrispondente a non meno del 25 % della spesa prevista per la nuova costruzione, in essa compreso il valore dell'area.

Qualora concorrano speciali circostanze che affidino circa il buon esito della operazione, la Sezione credito edilizio potrà consentire che la somma da erogarsi dal mutuatario sia ripartita in un numero di rate corrispondenti a quelle del mutuo. In tal caso il mutuatario, per poter riscuotere le singole rate del mutuo, dovrà dar la prova di aver previamente erogato nella costruzione la corrispondente quota della somma messa a suo carico.

Tuttavia la Sezione autonoma di credito edilizio presso l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione e gli altri Istituti mutuanti menzionati negli articoli 1 e 5 sono autorizzati a fare mutui fino all'ammontare totale del prezzo delle costruzioni, compreso il prezzo delle aree, quando lo Stato concorra al pagamento degli interessi o quando l'Ente o il socio mutuatario offra congrue garanzie supplementari.

### Ritenuta sugli stipendi.

Art. 29.

Gl'impiegati o salariati di pubbliche amministrazioni, pei quali è ammessa dalle vigenti leggi la cessione del quinto dello stipendio o della mercede, hanno facoltà di delegare, con tutte le garanzie accordate dalle leggi stesse, fino alla metà dello stipendio o della mercede per il pagamento di quote di prezzo o della pigione di case popolari o economiche costruite dagli Enti e Società menzionati nell'art. 7. L'importo della cessione sarà ritenuto sulle rate di pensione fino a che non sia estinto il debito.

La delegazione può essere fatta a favore dei predetti Enti e Società, degli Istituti mutuanti, e di quelli di assicurazione per il pagamento del premio di assicurazione quando con la polizza si ottenga un mutuo da servire per il pagamento della casa.

Alla delegazione per il pagamento del prezzo o della pigione di case popolari o economiche non può prevalere altra successiva cessione, e sulla corrispondente ritenuta non sono ammessi pignoramenti o sequestri.

In nessun caso le delegazioni e le cessioni possono per qualsiasi titolo superare, nel loro totale, la metà dello stipendio o della mercede.

**Contributo dello Stato.**

Art. 30.

Sui mutui che dagli Istituti indicati negli articoli 1 e 5 sono concessi in base al presente decreto agli Enti e Società e loro soci di cui nell'articolo 7, può lo Stato contribuire al pagamento di una parte degli interessi a condizione che le case siano costruite entro il 30 giugno 1924.

Le Società e gli Enti indicati ai numeri 5, 6 e 7 dell'art. 7 potranno ottenere lo stesso beneficio solo a condizione che costruiscano case a proprietà indivisa ed inalienabile, restino aperte a chiunque possegga i requisiti prescritti, non cedano, in caso di scioglimento, i loro stabili che agli Istituti autonomi per le case popolari, e siano regolate da uno statuto approvato dal Comitato interministeriale di cui nell'art. 47.

Il contributo sarà corrisposto in misura costante per tutto il periodo di ammortamento del mutuo.

Può essere concesso un contributo supplementare sui mutui impiegati in nuove costruzioni che siano ultimate entro il mese di dicembre 1921. Può anche essere concesso un contributo al pagamento degli interessi sulle somministrazioni eseguite dall'Istituto mutuante per l'acquisto del terreno e durante il periodo della costruzione.

Il concorso dello Stato è consentito con decreto del ministro per l'indutria, il commercio e il lavoro di concerto col ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale pel finanziamento dell'edilizia popolare.

Per provvedere al pagamento degli interessi a carico dello Stato, di cui nei primi due comma del presente articolo, è stanziata di anno in anno nel bilancio del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, la somma all'uopo occorrente, che potrà raggiungere i 10 milioni annui entro l'esercizio finanziario 1923-924.

Le somme stanziate nei singoli esercizi anteriori e non impegnate pel pagamento dei contributi ordinari, di cui nel precedente

comma, saranno trasportate ed erogate negli esercizi successivi pel pagamento dei contributi supplementari di cui al quarto comma del presente articolo.

Il contributo dello Stato potrà anche, su proposta del Comitato interministeriale pel finanziamento dell'edilizia popolare, essere corrisposto nella forma di capitalizzazione di annualità entro i limiti dei residui attivi del fondo annualmente stanziato.

Nel caso che gli Enti e le Società non portino a termine le costruzioni per le quali hanno ottenuto il contributo dello Stato al pagamento degli interessi, tale beneficio si trasferisce all'originario Istituto sovventore, purchè ne assicuri la continuazione ed il compimento.

**Cessioni di aree demaniali.**

Art. 31.

Il Governo del Re è autorizzato a vendere a trattative private, agli Istituti e Società menzionati nell'art. 7, terreni demaniali derogando alle leggi 21 agosto 1862, n. 773, e 2 luglio 1891, n. 379, per ciò che si riferisce al prezzo totale massimo, al prezzo di stima, al numero di rate di pagamento, ed al saggio degli interessi di mora.

Saranno di preferenza liberati dalle servitù militari i terreni concessi per la costruzione di case popolari o economiche.

Capo VI.

**Agevolazioni fiscali**
**Esenzioni e riduzioni di tasse.**

Art. 32.

Fermi restando gli articoli 10 e 12 delle disposizioni riguardanti le tasse sugli affari (legge 23 gennaio 1902, n. 25, allegato *C*), e tutti gli altri provvedimenti a favore delle Società cooperative, sono ridotte al quarto di quelle ordinarie, stabilite dalle vigenti leggi, le tasse di negoziazione e di registro sugli atti costitutivi e modificativi delle Società cooperative e di mutuo soccorso indicate nell'art. 7, sulle delegazioni per la rappresentanza nelle as-

semblee sociali, sulle azioni e sulle obbligazioni emesse dalle Società stesse, sulle inserzioni obbligatorie nei fogli degli annunzi ufficiali, sui contratti di prestito, e le tasse sulle iscrizioni ipotecarie e sulle trascrizioni di ogni specie.

Però per le Società per le case popolari o economiche le esenzioni di cui all'art. 42 della tabella degli atti e scritti esenti in modo assoluto dalle tasse di bollo, allegato C alla legge (testo unico) 6 gennaio 1918, n. 135 sulle tasse di bollo, e nell'art. 153, n. 3, della legge (testo unico) 20 maggio 1897, n. 217, sulle tasse di registro, si estendono sino a dieci anni dalla costituzione della Società e fino a quando il capitale effettivamente versato abbia raggiunto 200,000 lire.

Sono parimenti ridotte al quarto le tasse ipotecarie e di registro per gli atti di acquisto, di locazione e di trasferimento delle case popolari od economiche; quelle sui contratti di lavori per costruzione e manutenzione delle dette case; quelle sui contratti di assicurazione sulla vita e sulla loro cessione o garanzia della casa.

A parziale deroga dell'art. 8 della legge (testo unico) 20 maggio 1897, n. 217, sulle tasse di registro, la tassa di registro sugli atti di locazione è pagata intera la frazione minore di una lira.

Sono anche ridotti al quarto i diritti erariali di abbonamento di cui nell'art. 27 della legge (testo uico) 16 luglio 1905, n. 646, per le tasse di qualunque specie dovute sui mutui concessi dagli Istituti di credito fondiario sia originariamente, sia in sostituzione di precedenti mutui ipotecari per le case popolari o economiche.

È altresì ridotta al quarto la tassa di concessione governativa.

La tassa di registro, pagata dalle Società, predette in ragione normale per l'acquisto delle aree, è ridotta alla misura di favore del presente articolo quando sulle aree acquistate siano costruite le case nelle condizioni previste dalla legge. In tal caso sarà rimborsata la eccedenza della tassa pagata. Il rimborso della detta eccedenza di tassa dovrà essere chiesto dalla Società nel termine di sei mesi dalla data del collaudo della casa costruita.

Agli atti complementari di mutuo rappresetanti la differenza fra le somme date originariamente dagli Enti sovventori di cui allo art. 1 e il costo reale della costruzione sono applicabili le agevolazioni tributarie contenute nel secondo capoverso del presente articolo.

Sono esenti dalla tassa di bollo le cambiali che la sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio potrà emettere in corrispondenza di conti correnti con garenzia ipotecaria. Tali cambiali debbono contenere uno specifico riferimento al contratto di conto corrente ipotecario per cui vengono emesse, nonchè il riferimento al presente articolo, e non potranno essere girate dagli Istituti di credito presso i quali vengono riscontate.

### Riduzione della tassa di registro per l'acquisto di aree.

Art. 33.

Alle aree ed alle case indicate nella prima parte dell'art. 11 saranno applicate le disposizioni contenute nel terzultimo capoverso dell'art. 32 e nell'art. 36 del presente decreto. Quando tali aree venissero poi destinate a fini diversi da quelli stabiliti dal presente decreto, o lasciate senza uso per un periodo di 5 anni dall'acquisto, dovrà essere eseguito il pagamento integrale della tassa.

### Esenzione dalla tassa di manomorta.

Art. 34.

Gli Istituti autonomi e gli Enti morali per la costruzione e l'acquisto di case popolari o economiche e l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione sono esenti dalla tassa di manomorta.

### Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.

Art. 35.

Sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi dei mutui concessi dagli Enti di cui agli articoli 1 e 5, a tenore e pei fini del presente decreto.

Sono inoltre esenti dall'imposta gli utili di gestione corrisposti ai soli assegnatari di aree o di case a sgravio del prezzo di acquisto o delle pigioni delle Società cooperative e di mutuo soccorso e degli Istituti autonomi per le case popolari o economiche.

## Esenzione e riduzione dell'imposta e delle sovrimposte sui fabbricati.

Art. 36.

Le case popolari ed economiche fruiscono per quindici anni della totale esenzione dall'imposta erariale e dalle sovraimposte provinciali e comunali, e per i successivi cinque anni della riduzione a metà delle dette imposta e sovraimposta a condizione:

1° che le case corrispondano alle caratteristiche stabilite con decreto Reale, di cui all'art. 20 del presente decreto, ed appartengano ad Enti e Società indicati all'art. 7 od ai loro soci;

2° che i soci e gli operai, ai quali saranno date in locazione o vendute, non siano proprietari nello stesso Comune di fabbricati inscritti al catasto urbano gravati di più di L. 50 all'anno per imposta erariale principale. Le singole frazioni di un Comune distanti dal centro non meno di due chilometri si considerano come Comuni a sè.

La limitazione di cui alla prima parte del n. 2 del presente articolo non sussiste per le case popolari ed economiche costruite entro il 30 giugno 1924.

L'esenzione a favore delle case popolari ed economiche sarà estesa ai locali adibiti a pubblici esercizi per provvedere ai bisogni degli inquilini, eccettuati quelli esclusivamete destinati a spaccio di bevande alcooliche, e purchè il reddito effettivo o presunto di tali locali non sia superiore ad un quarto del reddito dello intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione e che abbia i caratteri delle case popolari ed economiche.

Per le costruzioni fatte dai Comuni menzionate nel primo capoverso dell'art. 11, l'esenzione della imposta sui fabbricati è estesa a venti anni.

## Perdita della concessione nei riguardi tributari.

Art. 37.

Qualora, per trasformazione o ingrandimento, la casa perda il carattere di popolare o economica, le concessioni nei riguardi tri-

butari cesseranno di pieno diritto dal giorno in cui siano accertate le trasformazioni o gli ingrandimenti.

Qualora la Società per le case popolari, o coloro ai quali le case sono state assegnate, le destinassero a fini differenti da quelli indicati nel presente decreto, si intederanno rispettivamente cessate le concessioni loro accordate nei riguardi tributari, e le imposte e le tasse condonate saranno senz'altro ripetibili dall'erario con privilegio tanto sul patrimonio della Società quanto sulle case assegnate ai compratori, salvi i diritti dell'Istituto mutuante che avranno la precedenza anche sui privilegi attribuiti all'erario da questo articolo.

Per le case costruite col concorso dello Stato, spetta esclusivamente al Comitato interministeriale di dichiarare se eventualmente abbiano perduto i caratteri di case popolari ed economiche, e di proporre gli opportuni provvedimenti.

## TITOLO II.

### Case popolari costruite da industriali e case rurali. Esenzione dall'imposta e dalle sovrimposte delle case popolari costruite da industriali e case rurali.

#### Art. 38.

La esenzione di cui all'art. 36 del presente decreto è estesa, con le norme e con le guarentigie che saranno sancite dal regolamento, alle case popolari costruite da industriali, da proprietari o conduttori di terre e da essi vendute in ammortamento semplice o assicurativo, ovvero date in affitto ai propri dipendenti, impiegati, operai, coltivatori.

### Fabbricati rurali nelle Provincie senza il nuovo catasto.

#### Art. 39.

Nelle Provincie dove non è ancora compiuto il nuovo catasto, secondo la legge del 1° marzo 1886, n. 3682, i fabbricati rurali, costruiti dal 1° gennaio 1903 in avanti, saranno esenti dall'imposta ai termini dell'art. 15 della citata legge.

### Mutui per fabbricati rurali.

Art. 40.

Per agevolare la costruzione dei fabbricati rurali o il loro adattamento a migliori condizioni igieniche, le Casse di risparmio ordinarie, i Monti di pietà ed altri Istituti congeneri, gli Istituti di beneficienza e l'Istituto nazionale delle assicurazioni sono autorizzati a concedere prestiti ammortizzabili, nei limiti e alle condizioni da stabilirsi nel regolamento.

Tali prestiti saranno garantiti da ipoteca sui fabbricati e sull'area da essi occupata.

Se l'area sia ipotecata, in caso di espropriazione o di purgazione delle ipoteche il mutuante potrà, senza pregiudizio della efficacia della iscrizione ipotecaria a proprio favore, far separare dal prezzo la parte corrispondente alle costruzioni, sino alla concorrenza della minor somma fra lo speso e il migliorato.

Le somme dovute agli Istituti mutuanti, per ammortamento di capitale, per interessi e accessori, saranno riscosse secondo le forme e con i privilegi stabiliti dalle leggi per la riscossione delle imposte dirette.

## TITOLO III.

### Provvedimenti per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà di altri edifici ad uso di abitazione.

### Case di abitazione costruite entro un quinquennio.

Art. 41.

Alle case di abitazione che saranno costruite entro un quinquennio dalla entrata in vigore del presente decreto, sono applicabili le esenzioni e riduzioni di che agli articoli seguenti.

### Riduzione di tasse per case nuove e per le comprevendite.

Art. 42.

Per le comprevendite che saranno stipulate dopo la pubblicazione del presente decreto, la tassa di registro è ridotta a un quarto

della misura ordinaria limitatamente al primo trasferimento che avvenga non oltre quattro anni dal giorno in cui la casa è stata dichiarata abitabile o che sia stata effettivamente abitata.

La stessa riduzione è estesa alle tasse ipotecarie di trascrizione e di iscrizione, ferma sempre la tassa minima di L. 2, e alle tasse di registro e ipotecarie relative ai prestiti fatti dall'acquirente per l'estinzione totale o parziale del prezzo, e stipulati contestualmente o nel termine di quattro anni dalla data del contratto di compravendita.

**Riduzione di tasse per le comprevendite di aree fabbricabili e pei prestiti per nuove costruzioni.**

Art. 43.

Le ordinarie tasse di registro dovute sulle comprevendite di aree fabbricabili e le ordinarie tasse di registro e di ipoteca dovute sui contratti di prestito per la costruzione di case, saranno ridotte alla misura di favore di cui al precedente articolo, quando sulle aree fabbricabili siano state costruite ed ultimate le case nel termine previsto dall'articolo 41. La presente disposizione è applicabile agli acquisti di aree e ai prestiti che saranno stipulati dopo la pubblicazione del presente decreto.

Il rimborso dell'eccedenza di tassa dovrà essere richiesto nel termine di decadenza di sei mesi dalla data della dichiarazione di abitabilità.

È pure ammesso il rimborso parziale delle tasse in proporzione della estensione del suolo sul quale furono in parte eseguite ed ultimate le nuove costruzioni di case, e dell'area adiacente per una estensione non maggiore del doppio dell'area coperta dal fabbricato.

**Esenzione e riduzione dall'imposta e dalle sovrimposte.**

Art. 44.

Le case di abitazione che saranno costruite entro un quinquennio dall'entrata in vigore del presente decreto, godranno della esenzione dalle imposta e sovrimposte sui fabbricati per sei anni.

Per un successivo periodo di quattro anni è poi concesso ai fabbricati stessi la riduzione a metà della imposta e delle sovrimposte dovute in base alla legge comune.

La esenzione completa delle imposta e sovrimposte fabbricati, prevista nella prima parte del presente articolo, è estesa a dieci anni per le case di cui fu iniziata la costruzione entro sei mesi dal 5 luglio 1919 e che siano ultimate entro il dicembre 1921.

Non perderanno il beneficio dell'esenzione i fabbricati quando il pianterreno e il sotterraneo siano adibiti o affittati per bottega magazzino, esercizio industriale, cantina e simili, purchè il reddito effettivo o presunto dei locali a pianterreno o sotterranei non sia superiore ad un quarto del reddito dell'intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione.

Le esenzioni di cui al presente articolo si applicano indipendentemente da quanto dispone l'art. 18 della legge 26 gennaio 1865, n. 2136.

### Riduzione della tassa di registro sui contratti di appalto.

Art. 45.

La tassa di registro sui contratti di appalto, per costruzioni, ampliamento e restauro di case e di altri fabbricati, ad uso di abitazione, è ridotta ad un quarto della misura normale, e trattandosi di contratti per scrittura privata la riduzione ha luogo sol quando la registrazione e il pagamento della tassa seguano nei termini di legge.

La riduzione alla misura di favore non è ammessa per le scritture private senza data o con la data in qualunque modo alterata.

### Riduzione della tassa di registro sulle comprevendite in seguito a precedente trasferimento.

Art. 46.

È ridotta a metà l'ordinaria tassa di registro dovuta sulle comprevendite di case, stipulate entro il triennio da un precedente trasferimento degli stessi beni a titolo oneroso. La riduzione è limitata al valore tassato nel precedente trasferimento.

## TITOLO IV.

### Commissione centrale — Comitati per le case popolari. Vigilanza.

### Commissione centrale, Comitato ed Ufficio permanente.

Art. 47.

Presso il Ministero dell'industria, commercio e lavoro è istituita una Commissione centrale per le case popolari e per l'industria edilizia, composta dei seguenti membri:

*a)* due senatori e due deputati al Parlamento;

*b)* due funzionari superiori rispettivamente del Ministero dell'industria, commercio e lavoro e della Cassa dei depositi e prestiti, uno per ciascuno dei Ministeri dell'interno, del tesoro, delle finanze, dei lavori pubblici;;

*c)* un rappresentante rispettivamente del Consiglio superiore del lavoro e della Commissione centrale delle cooperative designati da ciascun consesso nel proprio seno;

*d)* due rappresentanti designati rispettivamente dagli Istituti autonomi per le case popolari, dai Comuni che costruiscono case popolari e dalle Società cooperative per la costruzione ed acquisto di case popolari ed economiche;

*e)* due rappresentanti delle Associazioni degli ingegneri ed architetti, tre repppresentanti delle organizzazioni indusriali e tre delle organizzazioni operaie in materia edilizia.

Per la prima volta i componenti la Commissione di cui alle lettere *c*), *d*), *e*), saranno nominati su proposta del ministro dell'industria, del commercio e del lavoro, il quale assegna il numero conveniente d'impiegati all'ufficio di segreteria.

In seno alla Commissione centrale sarà costituito un Comitato con le funzioni da determinarsi nel regolamento, il quale sarà composto dei rappresentanti dei Ministeri dell'industria, del commercio e del lavoro, del tesoro, delle finanze e della Cassa dei depositi e prestiti, e da tre membri eletti dalla Commissione stessa I membri elettivi del Comitato dovranno avere residenza in Roma.

Il Comitato, limitato ai soli funzionari, delibera come Comitato interministeriale pel finanziamento dell'edilizia popolare.

I presidenti della Commissione centrale e del Comitato sono nominati dal ministro dell'industria, commercio e lavoro fra i membri della Commissione stessa.

La Commissione centrale è integrata da un ufficio permanente per attuare i servizi previsti nel presente decreto, assumendo, ove occorra, personale avventizio.

### Attribuzioni della Commissione centrale.

Art. 48.

Alla Commissione centrale saranno sottoposti tutti i regolamenti da emanarsi per la esecuzione del presente decreto, nonchè tutte le questioni che con l'applicazione di esso hanno speciale attinenza.

La Commissione centrale si metterà in rapporti coi Comitati provinciali e locali per le case popolari od economiche, e ogni biennio presenterà al ministro dell'industria, commercio e lavoro una relazione sulla esecuzione della legge, sulla legislazione straniera e sui risultati di essa in materia di abitazioni operaie e a buon mercato.

La Commissione centrale ha anche il compito di predisporre i provvedimenti diretti a stimolare la produzione e lo smercio dei materiali da costruzione, ad agevolare le condizioni tecniche per tenere bassi i costi dei fabbricati.

### Comitati provinciali.

Art. 49.

In ogni provincia sarà costituito a cura del prefetto un Comitato per le case popolari composto di rappresentanti in numero non minore di cinque e non maggiore di nove membri, scelti fra le persone che si occupano di cooperazione, di edilizia, di igiene, con una rappresentanza di organizzazioni operaie. Nei capoluoghi di Provincia ove esista un Istituto autonomo per le case popolari, il suo Consiglio di amministrazione potrà essere incaricato delle funzioni di Comitato provinciale a norma del presente decreto.

Il prefetto darà comunicazione della costituzione del Comitato al Ministero dell'industria, commercio e lavoro, il quale provvederà all'annunzio da dare nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

I Comitati provinciali hanno sede presso gli Istituti per le case popolari del capoluogo e si possono valere dei loro uffici tecnici e di segreteria. Dove manchino i predetti Istituti, i Comitati provinciali avranno sede presso la prefettura e possono valersi degli uffici del genio civile.

**Attribuzioni dei Comitati provinciali.**
**Ricorso contro l'agente delle imposte.**

Art. 50.

I comitati provinciali hanno il compito d'incoraggiare la costituzione di Società per le case popolari, le costruzioni di case sane ed a buon mercato, sia da parte di privati che di Società, per la locazione o la vendita a persone poco agiate, di promuovere l'igiene delle case.

È deferita ai Comitati provinciali l'approvazione preventiva di tutti i progetti di case popolari o economiche che devono essere costruite nell'ambito della loro circoscrizione da Istituti e da Cooperative. Il Comitato ha anche facoltà di sorvegliare la esatta esecuzione dei progetti e di assicurarsi della buona tenuta delle case, sia da parte dei proprietari, sia degli inquilini.

In particolare spetta al Comitato provinciale per le case popolari, di accertare se le case popolari o economiche rispondono alle condizioni di legge rilasciando un apposito certificato da presentare alle Agenzie delle imposte dirette.

Qualora l'agente delle imposte ritenga che non sussistano le condizioni richieste per le case popolari o economiche, comunicherà all'interessato questa sua decisione motivata, contro la quale potrà presentarsi ricorso, in via amministrativa, al Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro. Però si considerano senz'altro case popolari od economiche a tutti gli effetti del presente decreto le case per le quali sia concesso il concorso dello Stato di cui all'art. 30, e per tali case spetta esclusivamente al

Comitato interministeriale per l'edilizia popolare l'approvazione preventiva dei progetti.

**Comitati locali.**

Art. 51.

Nei Comuni ove si costruiscono case popolari o economiche possono essere istituiti Comitati locali con le funzioni di cui al primo comma dell'articolo precedente.

**Vigilanza del Ministero.**

Art. 52.

Al Ministero dell'industria, commercio e lavoro è demandata la vigilanza sulla applicazione della presente legge, che dovrà essere esercitata anche mediante ispezioni sulle Società ed Enti per costruzione di case popolari ed economiche.

Per il fuzionamento dei servizi previsti nella presente legge è stanziata nel bilancio del Ministero dell'industria, commercio e lavoro l'annua somma di lire centomila.

TITOLO V.

**Provvedimenti urgenti per la città di Roma.**
**Anticipazioni in conto mutui.**

Art. 53.

Per provvedere all'immediato inizio delle costruzioni di case popolari ed economiche in Roma, il Ministero del tesoro è autorizzato ad anticipare somme fino alla concorrenza di 40 milioni mediante assegnazioni di bilancio da versarsi in conto corrente a favore del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro.

Il rimborso allo Stato delle somme anticipate verrà effettuato con quelle che, a termini del presente decreto e ove occorra oltre i limiti dell'art. 5 del decreto stesso od altrimenti, saranno mutuate e corrisposte agli Istituti delle case popolari e delle case degli impiegati in Roma per le loro costruzioni, nonchè agli stessi

due Istituti ed all'Unione edilizia nazionale per le costruzioni di cui all'articolo seguente.

Analoga anticipazione, con le stesse formalità e fino alla concorrenza di 10 milioni, sarà fatta per lavori di sistemazione stradale ed impianti di pubblici servizi, comprese le comunicazioni tramviarie, connesse alle costruzioni edilizie di cui sopra, e da eseguire a cura e per conto del Comune di Roma, che provvederà al rimborso a favore dello Stato con le disponibilità provenienti da mutui o da altri mezzi di bilancio.

**Compiti dell'Unione edilizia nazionale.**

Art. 54.

L'Unione edilizia nazionale è autorizzata a costruire in Roma case economiche civili per conto di cooperative costituite o da costituirsi e di privati cittadini, e potrà anche assumere la esecuzione di lavori comunali o pubblici connessi a tali costruzioni, con le norme del decreto Luogotenenziale 4 febbraio 1917, n. 151, e del relativo regolamento, 19 agosto 1917, n. 1542.

Sono parimenti autorizzati, l'Istituto per le case popolari e l'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma, ad eseguire le accennate costruzioni a termini delle disposizioi che li regolano.

**Costruzioni per conto di società cooperative.**

Art. 55.

Per conto delle cooperative costituite o da costituirsi in Roma, aventi diritto a mutui di favore a norma del presente decreto, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata, anche oltre i limiti di cui al precedente art. 5, ad anticipare direttamente all'Unione edilizia nazionale le somme necessarie fino alla concorrenza di 30 milioni.

Fino alla costituzione legale delle cooperative ed alla stipulazione regolare dei mutui, le anticipazioni saranno garantite dallo Stato, che provvederà anche al pagamento intero degli interessi sulle somministrazioni eseguite non oltre il 30 giugno 1924.

Nel bilancio del Ministero del tesoro sarà fatto apposito stanziamento del pagamento degli interessi predetti.

### Altre facilitazioni.

Art. 56.

Agli Enti costruttori di cui al presente titolo potranno essere accordate speciali facilitazioni per l'importazione e il trasporto dei materiali da costruzione, su proposta del Comitato centrale edilizio di cui all'art. 58.

### Dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 57.

Le costruzioni ed opere da eseguirsi a norma del presente titolo sono dichiarate di pubblica utilità, in base all'approvazione del progetto di massima dal Ministero di industria, commercio e lavoro, su parere del Comitato centrale edilizio di cui all'articolo seguente. Con l'approvazione del progetto le opere stesse sono dichiarate urgenti e indifferibili, a termini dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

L'indennità di espropriazione sarà fissata nella misura stabilita dalla legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli. Per le zone fuori del piano regolatore da destinarsi a città giardino sarà considerato come valore venale del terreno quello rurale al momento dell'espropriazione.

Per la espropriazione delle zone entro il piano regolatore rimane salva al Comune la facoltà di cui nell'art. 9 della legge 11 luglio 1907, n. 502, per la città di Roma.

### Comitato centrale edilizio.

Art. 58.

Alla ripartizione delle somme di cui agli articoli precedenti, alla determinazione dei criteri per le costruzioni da eseguire e alla vigilanza sullo svolgimento dei lavori provvederà un Comitato centrale edilizio presieduto dal ministro per l'industria, il

commercio ed il lavoro. Del Comitato fanno parte, come membri di diritto, un vice-presidente nominato dal ministro, e rappresentanti rispettivamente dell'Ufficio per le case popolari e l'industria edilizia presso il detto Ministero, della Cassa depositi e prestiti, del comune di Roma, dell'Unione edilizia nazionale, dell'Istituto per le case popolari e dell'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato in Roma. Il Ministro potrà aggregare al Comitato altri membri con funzioni consultive.

A richiesta del Comitato predetto, l'Amministrazione demaniale è autorizzata a mettere a disposizione degli Istituti costruttori di cui al presente titolo, i terreni dei forti radiati e quelli liberati dalle servitù militari, i quali terreni potranno essere ceduti per la costruzione di case popolari od economiche a Cooperative e privati nelle forme indicate nel n. 3 dell'art. 17.

## TITOLO VI.

### Disposizioni transitorie e finali.

---

#### Enti morali e Società cooperative preesistenti al presente decreto.

Art. 59.

Le disposizioni contenute nel presente decreto sono applicabili anche agli Enti morali ed alle Società cooperative costituite legalmente prima della pubblicazione del presente decreto, purchè si conformino alle norme in esso stabilite.

#### Regolamento.

Art. 60.

Con regolamento da approvarsi e da modificarsi quando occorra, con decreto Reale, promosso dal ministro dell'industria, del commercio e del lavoro, sentita la Commissione di cui all'art. 47 e il Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per la esecuzione del presente decreto.

Art. 61.

Sono abrogate le disposizioni contrarie al presente decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI - FERRARIS - TEDESCO - SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

## Ordine generale N. 1 (M.).

### Trasporto delle cassette d'ordinanza degli ufficiali e sottufficiali.

Con decorrenza 15 gennaio corrente viene abrogato l'ultimo periodo del punto 5° delle Istruzioni annesse all'ordine generale n. 5-1915 relativo all'accettazione dei bagagli dell'Amministrazione militare; perciò gli ufficiali e i sottufficiali non potranno più portar seco gratuitamente nelle carrozze le proprie cassette d'ordinanza, ma dovranno spedirle.

---

## Ordine di servizio N. 1 (C. M.).

### Costituzione del Controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo con ferrovie secondarie e laghi.

1° — Costituzione del controllo comune.

D'intesa fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed alcune Società di ferrovie secondarie e di navigazione lacuale, è stata concordata la istituzione di un Controllo comune per la revisione delle tasse, la ripartizione dei prodotti ed il regolamento dei conti relativi ai trasporti merci in servizio cumulativo, a partire dal 1° gennaio 1920.

Il detto Ufficio avrà sede in Firenze, presso il Controllo merci cumulativo italiano delle ferrovie dello Stato, ed assumerà la seguente denominazione: « *Controllo merci cumulativo italiano* (Controllo comune) *Firenze* ».

All'Ufficio stesso sarà aggregato l'attuale Controllo comune per il servizio ferroviario marittimo, di cui l'ordine di servizio n. 186 del 1910.

Le Amministrazioni che finora hanno aderito al predetto nuovo controllo comune sono:

---

2° — AMMINISTRAZIONI ADERENTI AL CONTROLLO COMUNE.

1° — *Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane* per le linee Conegliano-Vittorio, Stazione per la Carnia-Villa Santina, Udine-Cividale, Parma-Guastalla Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio Stia, Ferrara-Copparo, Ferrara-Cento-Persiceto, Thiene-Rocchette-Asiago, Adria-Piove, Torrebelvicino-Schio-Arsiero, Verona-Caprino-Garda;

2° — *Società nazionale di ferrovie e tramvie* per le linee Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo, con diramazione Bornato-Passirano-Paderno, Orbetello-Porto S. Stefano, Soresina-Soncino;

3° — *Strade ferrate sovvenzionate* per la linea Cancello-Benevento;

4° — *Ferrovia dell'Appennino Centrale* per la linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide;

5°— *Ferrovia Mandela-Subiaco* per la linea Mandela-Subiaco;

6° — *Ferrovia Padova-Piazzola* per la linea Padova-Piazzola;

7° — *Consorzio delle Cooperative di produzione e lavoro* per la linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza;

8° — *Società « Lariana »* per gli scali del lago di Como.

9° — *Ferrovia Val Senio* per la linea Castelbolognese-Riolo dei Bagni;

10° — *Ferrovie Salentine* per le linee Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale, Nardò-Tricase-Magile e Casarano-Gallipoli.

3° — CARTEGGIO DEI TRASPORTI.

I trasporti merci che dal 1° gennaio 1920 saranno effettuati in servizio cumulativo, fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle delle Amministrazioni suindicate, debbono essere scortati da *un solo documento di trasporto*, fatta eccezione per le spedizioni interessanti gli scali del lago di Como, per le quali rimane fermo l'obbligo della presentazione di due documenti, di cui uno accompagnerà la merce da partenza a destinazione, e l'altro sarà trattenuto dallo scalo lacuale in contatto con le ferrovie dello Stato.

Resta, peraltro, inteso che per le spedizioni di numerario, carte valori e oggetti preziosi dovrà essere sempre presentato, come ora, un documento in più di quelli sopra indicati, per essere allegato, come prescritto, ai riassunti delle spedizioni.

I fogli di via scortanti le schede d'assegno, che si ritornano quietanzate, i pieghi contenenti le rivalse e la corrispondenza in genere, interessanti le stazioni e scali delle Amministrazioni aderenti al Controllo comune, dovranno essere inviati direttamente alle stazioni e agli scali medesimi.

4° — Tassazione dei trasporti.

La tassazione dei trasporti continuerà a farsi in base alle tariffe in vigore, esponendo separatamente sui documenti di trasporto, tanto per le spedizioni in affrancato quanto per gli arrivi in assegnato, le singole tasse, soprattasse, assegni e spese anticipate spettanti a ciascuna delle Amministrazioni interessate.

5° — Registrazione e contabilizzazione dei trasporti.

Nulla è variato per le stazioni delle ferrovie dello Stato, nella scritturazione dei trasporti in servizio cumulativo italiano, i quali continueranno ad essere compresi negli appositi registri e riassunti spedizioni ed arrivi o riepiloghi mensili del detto servizio, secondo le modalità attualmente in vigore, indipendentemente dal fatto che interessino amministrazioni aderenti o no al Controllo comune. L'invio degli elaborati contabili dovrà avvenire, come pel passato, all'indirizzo dell'Ufficio Contabilità prodotti di Firenze, nel pacco *D*.

6° — Trasporti in servizio ferroviario marittimo.

Rimangono, anche, invariate le norme per la registrazione e contabilizzazione dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna e con gli scali di Zara e Sebenico della Dalmazia e in servizio diretto terrestre-marittimo. Onde resta inteso che si continuerà a scritturare questi trasporti, distintamente per gestione, sugli appositi registri e sui riassunti moduli

Ci-417 cc, 418 cc, Ci-426 cc, Ci-427 cc, e sui riepiloghi mod. Ci-432 433 cc, da inviarsi, come attualmente, col pacco *B*, cartellino Ci-616.

7° — GESTIONI CONTABILI DI TRANSITO SOPPRESSE.

In seguito alla istituzione del Controllo comune, a partire dalla data sopraindicata vengono soppresse le gestioni contabili di transito nelle stazioni di Adria, Arezzo, Bologna, Conegliano, Domegliara, Ferrara (1), Massalombarda, Parma, Persiceto, Portomaggiore, Schio, Stazione per la Carnia, Suzzarà (1), Thiene, Udine; Brescia, Orbetello, Rovato, Soresina; Benevento, Cancello; Ponte S. Giovanni, Terni; Mandela; Padova; Reggio Emilia (2); Colico, Como S. G.; Como Lago; Lecco; Castelbolognese; Francavilla Fontana, Gallipoli, Lecce, Maglie, Nardò Centrale.

Per i trasporti in corso alla mezzanotte del 31 dicembre 1919 e per quanto potrà occorrere in dipendenza del nuovo ordinamento, ciascuna delle stazioni di transito interessate riceverà particolari istruzioni.

---

(1) La gestione di transito resta in vigore per i trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara–Ferrara.

(2) Id, id, con le ferrovie di Reggio Emilia.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

## **Ordine di servizio N. 2.** (M. C. L. R. T. V.).

### **Passaggio allo Stato delle linee Udine-Palmanova-Portogruaro, S. Giorgio di Nogaro - Ex confine Austro-Ungarico, e Palmanova-Cervignano.**

In dipendenza del riscatto delle ferrovie Udine-Palmanova-Portogruaro e S. Giorgio di Nogaro-ex confine austro ungarico, finora esercitate dalla Società Veneta, col 1° gennaio 1920 le fer-

rovie stesse, unitamente al tronco Palmanova-Cervignano temporaneamente esercìto dalla Società medesima, entrano a far parte della rete delle ferrovie dello Stato.

L'esercizio del tratto da Palmanova a S. Giorgio di Nogaro è però sospeso, essendo il tratto medesimo disarmato ed interrotto in seguito alla guerra.

Le linee e tronchi in esercizio che passano nella rete dello Stato costituiscono le nuove linee « Portogruaro-Cervignano » e « Udine-Palmanova-Cervignano ».

La linea Portogruaro-Cervignano è a doppio binario (eccettuato il tratto da Latisana alla sponda destra del Tagliamento); a semplice binario invece la linea Udine-Palmanova.

I. — STAZIONI - DISTANZE CHILOMETRICHE. — Le stazioni delle linee suindicate, che passano a far parte della rete dello Stato, e le indicazioni relative ai servizi cui sono abilitate e agl'impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto Allegato *A*.

Le distanze chilometriche fra le stazioni di ciascuna delle dette linee risultano dalle tabelle polimetriche 57-*bis* e 60-*bis* di cui l'Allegato *B*.

Per la formazione delle distanze veggasi l'Allegato *C*.

II. — NORME DI ESERCIZIO-TRENI. — Le linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano saranno esercitate in base ai regolamenti, alle istruzioni, norme, ecc. in vigore sulle altre linee dello Stato ad esercizio normale.

L'esercizio delle succitate linee verrà continuato con l'orario in vigore.

III. — GIURISDIZIONE. — Le linee suddette vengono incluse nel Compartimento di Venezia e sono aggregate rispettivamente:

per il *Servizio Movimento*: la linea Portogruaro-Cervignano (*e*) al 6° riparto di Portogruaro;

la linea Udine-Palmanova-Cervignano (*e*) al 7° riparto di Udine.

Le suddette linee vengono assegnate al Circolo di ripartizione e al 3° riparto telegrafico di Venezia.

per il *Servizio Lavori*: la linea Portogruaro-Cervignano (*e*) alla Sezione di Padova;

la linea Udine-Palmanova-Cervignano (*e*) e la sede disarmata del tronco Palmanova-S. Giorgio di Nogaro alla Sezione di Udine;

per il *Servizio Trazione*: la linea Portogruaro-Cervignano (*e*) al 1° riparto (Mestre);

la linea Udine-Palmanova-Cervignano (*e*) al 2° riparto (Udine);

per il *Servizio Veicoli*: al riparto d'ispezione veicoli di Venezia.

Le suddette linee vengono comprese, per quanto riguarda la disinfezione, nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Udine.

per il *Servizio Sanitario*: all'ispettorato sanitario di Venezia;

per le *forniture di magazzino*: al gruppo 6° Compartimento di Venezia — pagina 12 dell'allegato all'O. S., n. 392 — 1914.

A maggiore schiarimento si aggiunge che per la fornitura degli stampati della cancelleria e materie di consumo occorrenti per i primi bisogni sarà provveduto direttamente a cura della Divisione Movimento di Venezia; per le successive forniture dovranno essere stabiliti gli appositi assegni, per la compilazione dei quali la suddetta Divisione invierà alle singole stazioni gli inerenti moduli, da intestarsi al magazzino stampe di Bologna per gli stampati ed oggetti di cancelleria ed al magazzino approvvigionamenti di Verona per le materie di consumo, comprese quelle illuminanti. Per la dotazione di oggetti in aumento d'inventario, per i ricambi, sostituzioni e riparazioni dei detti materiali dovranno essere osservate le norme in vigore.

Nei riguardi della circoscrizione dei riparti d'ispezione le suddette linee sono incluse nel 4° riparto con sede a Trieste.

IV. — Trasporti viaggiatori, bagagli, cani, giornali e velocipedi. — Per i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali sono in tutto applicabili, con il cumulo delle distanze, al percorso delle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla rete dello Stato, comprese quelle stabilite dal volume delle concessioni speciali (edizione gennaio 1909) e dal regolamento pei

trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) con tutte le successive aggiunte e modificazioni, nonchè le concessioni e norme riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, i viaggi degli agenti postali e di quelli di pubblica sicurezza, la spedizione di merci come bagaglio per gli abbonati, ecc., restando abrogata ogni altra disposizione che non sia espressamente confermata.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sulle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano senza aumento di prezzo.

Continueranno ad essere valevoli per viaggiare fino alla loro scadenza, senza alcun aumento di prezzo, i biglietti di abbonamento rilasciati dalla Società Veneta con decorrenza anteriore al 1° gennaio 1920.

Per la tassazione dei nuovi biglietti di abbonamento ordinari, da emettersi con decorrenza dalla data suindicata, le linee suddette saranno considerate di prima categoria.

Per i biglietti e per il trasporto dei bagagli in servizio internazionale in partenza dall'estero i nuovi prezzi saranno applicati a cominciare dal 1° febbraio 1920.

V. — Trasporti merci. — Per tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., sia in servizio locale delle linee suindicate, sia con le altre stazioni della rete, nonchè in servizio cumulativo italiano, sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ».

Il percorso di dette linee deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della rete dello Stato.

VI. — Istradamento dei trasporti. — L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso contraria domanda sui documenti di trasporto.

VII. — Scritture, versamenti e pagamenti. — Tutte le stazioni interne delle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palma-

nova-Cervignano, nonchè le gestioni sociali nelle stazioni comuni di Udine, Portogruaro e Cervignano, debbono procedere alla chiusura delle contabilità dei trasporti viaggiatori, bagagli, cani e merci, e dei telegrafi alla sera del 31 dicembre 1919, dopo la partenza o l'arrivo dell'ultimo treno, comprendendo tutte le operazioni eseguite ed assumendo carico degli introiti fatti e dei rilievi pervenuti.

Per le spedizioni di bagagli e merci che fossero in corso sulle linee suddette alla mezzanotte del 31 dicembre 1919 è fatto obbligo ai conduttori dei treni od alle stazioni ove sosteranno i trasporti, di apporre sui relativi documenti ed in modo ben visibile il timbro a compostore con l'aggiunta della seguente indicazione: « mezzanotte 1919 ».

Per gli eventuali biglietti di doppia corsa (A-R) emessi anteriormente al 1° gennaio 1920 e valevoli, pel ritorno, dopo tale data, le stazioni terranno nota delle sezioni di ritorno ritirate in arrivo, facendone un elenco dettagliato con la indicazione del treno utilizzato, del numero, percorrenza, classe ed importo per norma del controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, cui dovranno rimettersi con la prima contabilità.

Per tutto quanto riguarda le attribuzioni contabili del Capo stazione nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani, ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., le stazioni delle linee di cui si tratta dovranno osservare le norme contabili pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e le successive modificazioni.

Con la data 1° gennaio 1920 dette stazioni dovranno mettere in uso i nuovi biglietti e registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti incominciando la numerazione delle spedizioni, degli arrivi, ecc. col numero 1 e continuandola progressiamente fino al 31 dicembre di ogni anno; così pure dovranno iniziare i conti correnti della gestione Stato senza rimanenza di debito e di credito.

Per le partite aventi data anteriore al 1° gennaio 1920 le ripetute stazioni, come pure le gestioni locali della Società Veneta nelle stazioni comuni di Udine, Portogruaro e Cervignano dovranno istituire la « gestione stralcio » continuando a valersi per questa dei documenti ora in uso per la gestione sociale.

Nei registri e riassunti arrivi della gestione stralcio dovranno essere compresi i trasporti in servizio locale accettati a tutto il 31 dicembre che giungessero a destino dopo la mezzanotte del giorno stesso, scritturando invece nella nuova gestione i trasporti provenienti dalle stazioni delle ferrovie dello Stato qualunque sia la data di partenza.

Sui conti correnti della « gestione stralcio » dovranno essere conteggiati:

i rilievi e gli articoli speciali emessi dalla cessata Amministrazione e non assunti al 31 dicembre, nonchè quelli che venissero emessi in seguito per trasporti con data anteriore al 1° gennaio;

gli accrediti relativi agli assegni rimborsati, ai depositi per note di affrancazione liquidate, alle caparre per vagoni o per biglietti di abbonamento restituite, ecc., in quanto si riferiscano a partite assunte a debito anteriormente alla data predetta;

gli accrediti per ordini di rimborso già emessi dalla cessata Amministrazione e non ancora pagati, nonchè quelli che venissero in seguito emessi per trasporti anteriori al 1° gennaio e quanto altro potrà riferirsi all'Amministrazione stessa.

Le tasse di magazzinaggio relative ai trasporti della gestione, svincolati posteriormente al 31 dicembre, dovranno essere conteggiate ed assunte a debito dalle stazioni delle linee suddette e da quelle comuni sopra nominate, separatamente per ciascuna delle due Amministrazioni interessate, nelle gestioni di competenza.

Dopo il 31 dicembre 1919 non saranno ammesse sovvenzioni in conto cessata gestione fra stazione e stazione nè fra le gestioni della stessa stazione. Le domande di sovvenzioni del denaro occorrente per il pagamento degli assegni, di titoli di rimborso, ecc., riferibili alla gestione cessata dovranno essere indirizzate agli uffici competenti della Società Veneta, specificando che le richieste riguardano la cessata gestione.

Gli introiti conseguiti dalla cessata gestione viaggiatori, bagagli e merci per incasso rilievi, svincoli, ecc. dovranno essere versati con separata distinta alla cassa della nominata Società.

Le gestioni di transito con la cessata Amministrazione nelle stazioni di Udine, Portogruaro e Cervignano si limiteranno a funzionare dal 1° gennaio 1920 come « gestione stralcio » per tutte le partite relative ai trasporti in provenienza da stazioni delle linee

riscattate aventi data anteriore al 1° gennaio destinati alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, e non terranno invece conto di quelli in senso inverso, qualunque sia la data di accettazione.

Gli elaborati contabili relativi alla cessata gestione interna della Società Veneta, nonchè i reclami per tasse in più percette, per avarie, indennizzi ecc, riflettenti trasporti con data anteriore al 1° gennaio dovranno essere trasmessi ai competenti uffici della Società stessa.

Su tutti i documenti riflettenti la « gestione stralcio » e sulla relativa corrispondenza dovrà sempre essere apposta dalle stazioni e dagli uffici, in modo appariscente, la indicazione « gestione stralcio ».

Per effetto del passaggio alla Rete di Stato delle linee di cui trattasi, le stazioni delle F. S. dovranno dal 1° gennaio 1920 scritturare nel servizio interno i trasporti diretti a stazioni delle linee stesse, nonchè i trasporti che ne provengono, in quanto abbiano data di spedizione dal 1° gennaio 1920 e successiva. Continueranno invece a scritturare nel servizio cumulativo quelli in arrivo che avessero data di spedizione anteriore al 1° gennaio 1920, anche se la data di transito fosse posteriore.

Per la contabilità delle entrate e delle spese si utilizzeranno, fino a nuovo avviso, i moduli in uso presso la Società cessante, apponendo sui medesimi l'indicazione « Ferrovie dello Stato ».

Sui documenti riguardanti spese od entrate per il periodo anteriore al 1° gennaio 1920 si dovrà apportare l'indicazione « Cessata gestione », specificando il relativo importo nel caso di documenti interessanti cumulativamente anche spese od entrate di competenza delle Ferrovie dello Stato.

Le stazioni delle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano effettueranno i versamenti dei loro introiti (compresi quelli delle cessate gestioni, assunti a debito come sovvenzioni), sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 91-1917, alla Cassa Compartimentale di Milano e con la periodicità fissata in base all'Ordine di Servizio n. 184-1913, come in appresso:

— linea *Portogruaro-Cervignano:*

Stazione di Latisana con la periodicità di cui alla lettera *B* (ogni due giorni pari).

Stazione di S. Giorgio di Nogaro con la periodicità di cui alla lettera *C* (ogni due giorni dispari).

Stazioni di Muzzana, Palazzolo Veneto e Torre di Zuino con la periodicità di cui alla lettera *F* (quattro volte al mese).

Stazione di Fossalta di Portogruaro con la periodicità di cui alla lettera *D* (ogni cinque giorni).

linea *Udine-Palmanova-Cervignano:*

Stazione di Palmanova con la periodicità di cui alla lettera *B* (ogni due giorni pari).

Stazione di Risano con la periodicità di cui alla lettera *E* (ogni cinque giorni).

Case cantoniere di S. Maria la Longa e Strassoldo tutti i giorni alla stazione di Udine.

Le competenze del personale di Movimento e di altri Servizi residenti nelle stazioni delle anzidette linee verranno pagate con gli incassi delle gestioni su ordinativi emessi dalla Cassa; le paghe al personale di sorveglianza e di manutenzione dipendente dal Servizio Lavori saranno affidate ad agenti pagatori della Cassa di Milano.

VIII. — MATERIALE MOBILE, COPERTONI ED ATTREZZI DI CARICO. — Col giorno 1° gennaio 1920 le stazioni di Portogruaro, Cervignano ed Udine cesseranno di compilare i modelli in vigore per lo scambio del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico. La stazione di Udine però continuerà a funzionare da transito per la linea Udine-Cividale.

IX. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE E BIGLIETTI DI VIAGGIO GRATUITO È A PREZZO RIDOTTO. — Le carte di libera circolazione serie A e At per l'intera rete e quelle comprendenti tutte le linee del compartimento di Venezia, nonchè i biglietti permanenti di compartimento riservato, saranno validi anche per le linee Portogruaro - Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano.

I biglietti gratuiti e a prezzo ridotto per le linee suddette

rilasciati entro il 31 dicembre 1919 dalla Società Veneta saranno validi fino alla scadenza in essi indicata, ma non oltre il 30 giugno 1920.

X. — Contratti e convenzioni. — Tutti i contratti e le convenzioni con terzi, riguardanti l'esercizio delle linee di cui si tratta, avranno vigore fino alla loro naturale scadenza, o fino a quando non verrà diversamente disposto.

---

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi alle pubblicazioni in uso veggansi gli allegati A B C D E.

Poichè non è stato possibile fornire in tempo utile le stazioni da riscattarsi dei nuovi biglietti a destinazione fissa a tariffa ordinaria e ridotta, nè ristampare quelli a tariffa ordinaria, ridotta, differenziale A, a tagliandi, in servizio internazionale interessanti le linee in quistione, le stazioni e le agenzie che ne sono fornite continueranno a distribuire i biglietti attualmente in iscorta riscuotendo i nuovi prezzi che verranno ad ognuna di esse comunicati in tempo utile a cura del controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Detti nuovi prezzi dovranno risultare scritti a mano sui biglietti.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) dovranno essere depennate alle pagine 4 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 34, 36, 44, 45, 46, 47, 48, 49 e 51 tutte le indicazioni relative alle linee Udine-Palmanova-Portogruaro, S. Giorgio di Nogaro-ex confine austro ungarico e alle relative stazioni di Fossalta di Portogruaro, Latisana, Muzzana, Palazzolo Veneto, Palmanova, Risano, S. Giorgio di Nogaro e Torre di Zuino.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, tramvie e società lacuali per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli » (edizione 1° novembre 1919) dovranno al punto 6 a pag. 60 essere depennate tutte le stazioni e prezzi della linea Udine-Palmanova-Cervignano per le quali cessa il servizio cumulativo. In tale prospetto verrà quindi a restare la sola stazione di Cividale coi prezzi per il solo transito di Udine.

L'indicazione delle stazioni comprese nel prospetto suddetto, ad eccezione di Cividale, dovrà naturalmente essere pure depen-

nata dall'elenco alfabetico che comincia a pagina 7 del prontuario stesso.

Le stazioni e le fermate delle linee anzidette saranno a suo tempo fornite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 8 *e* 22.

*Allegato* **A** *all' Ordine di Servizio N.* **2-1920.**

**ELENCO delle stazioni delle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e degli impianti fissi di cui sono provviste**

*NB. I dati e i richiami delle colonne del prospetto qui sotto sono in corrispondenza con quelli dell'elenco alfabetico delle stazioni, ecc. di cui il volume* I *parte* I *del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato »* (*edizione giugno* 1914) *nel quale elenco devono essere apportate, nelle sedi opportune, analoghe aggiunte.*

| Stazioni, scali, fermate e case cantoniere | LINEA | Compartimento – Numero e sede del riparto di movimento. | PROVINCIA | Numero della tabella polimetrica in cui trovansi comprese le stazioni, ecc. | Servizi ai quali sono abilitate le stazioni, scali ecc. – Viaggiatori | Bagagli | Merci – a G. V. | Merci – a P. V. – acc. | Merci – a P. V. – ord. | Veicoli | Bestiame | Telegrammi di servizio e privati. | Trasporti merci a domicilio. | Impianti fissi – Piani caricatori – di testa | Piani caricatori – di fianco | Grue fisse – portata massima per tonnell. | Bilancie a ponte | Sagoma limite |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Cervignano . . . . . . . | Portogruaro-Cervignano | — | — | 57-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S. . | — | — | — | — | — | — |
| Fossalta di Portogruaro | » | Venezia 6° Portogr. | Udine | 60-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | — | — | — | S |
| Latisana . . . . . . . . . | » | » | » | 60-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | F | — | — | S |
| Muzzana. . . . . . . . . | » | » | » | 60-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.F. | — | — | F | — | — | S |
| Palazzolo Veneto . . . . | » | » | » | 60-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | F | — | — | S |
| Palmanova . . . . . . . | Udine-Palmanova-Cervignano. | Venezia 7° Udine | » | 57-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | F | — | — | S |
| Risano. . . . . . . . . | » | » | » | 57-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | F | — | — | — |
| S. Giorgio di Nogaro . | Portogruaro-Cervignano | Venezia 6° Portogr. | » | 60-*bis* | V | B | G | A | O | V | B | S.P. | — | — | F | — | 30 | S |
| **S. Maria la Longa (casa cantoniera).** | Udine-Palmanova-Cervignano. | Venezia 7° Udine | » | 57-*bis* | V | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Strassoldo (casa cantoniera.** | **Udine-Palmanova-Cervignano.** | » | — | 57-*bis* | V | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Torre di Zuino . . . . .** | **Portogruaro-Cervignano** | **Venezia (6° Portogruaro** | **Udine** | **60-*bis*** | **V** | **B** | **G** | **A** | **O** | **V** | **B** | **S.P.** | **—** | **—** | **F** | **—** | **30** | **S** |

*Allegato* **B** *all'Ordine di Servizio N.* 2-1920.

## (60 *bis*) PORTOGRUARO-CERVIGNANO.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Portogruaro** | | | | | | | |
| 6 | *Fossalta di Portogruaro* | | | | | | |
| 14 | 8 | *Latisana* | | | | | |
| 22 | 16 | 8 | *Palazzolo Veneto* | | | | |
| 26 | 20 | 12 | 5 | *Muzzana* | | | |
| 32 | 26 | 18 | 11 | 7 | **S. Giorgio di Nogaro** | | |
| 38 | 32 | 24 | 16 | 12 | 6 | *Torre di Zuino* | |
| 43 | 37 | 29 | 22 | 18 | 11 | 6 | **Cervignano** |

## (57 *bis*) UDINE-PALMANOVA-CERVIGNANO.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Udine** | | | | | |
| 10 | *Risano* | | | | |
| 15 | 6 | *S. Maria la Longa* | | | |
| 18 | 9 | 3 | **Palmanova** | | |
| 24 | 15 | 9 | 6 | *Strassoldo* | |
| 29 | 20 | 14 | 11 | 5 | **Cervignano** |

*Allegato* **C** *all'Ordine di servizio N.* 2-1920.

**Modificazioni ed aggiunte da apportarsi al « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914).**

Nelle opportune sedi riportare le indicazioni di cui all'allegato **A.**

Inoltre

— a pag. 7 - alle linee del Compartimento di Venezia aggiungere:

« Portogruaro-Cervignano (esclusa) »

« Udine-Palmanova-Cervignano (esclusa) ».

— a pag. 46 di contro al nome della stazione di Portogruaro **cancellare** la nota (**e**) e nella colonna 5 aggiungere il numero « **60 bis** ».

In calce della pagina stessa cancellare la nota (**e**).

— a pag. 62 - di contro al nome della stazione di Udine, aggiungere nella colonna 5 il numero 57 bis; inoltre modificare la nota (**b**), in calce della pagina stessa, come appresso:

« E' stazione di transito con la linea Udine-Cividale della Società Veneta e di scambio con la tramvia Udine-S. Daniele esercitata dalla Società predetta. Vi hanno luogo, inoltre, tutte le operazioni doganali ».

— a pag. 81 e 82 riportare, rispettivamente, le tabelle n: 57 bis e 60 bis di cui all'allegato **B** al presente ordine di servizio. Nella carta delle Ferrovie dello Stato tracciare le nuove linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano trascrivendovi anche i nomi delle nuove stazioni.

---

Nell'Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) **riportare** nelle opportune sedi i nomi delle stazioni di cui all'allegato **B**, ammesse al servizio della G. V., con le seguenti indicazioni /3/3/3/3/3/3/.

Inoltre cancellare dall elenco delle stazioni e degli scali lacuali ecc. i nomi e le relative indicazioni delle stazioni di cui all'allegato **B**, e a pagina 61 **cancellare** il nome della stazione di allacciamento di Portogruaro.

---

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbbraio 1916) riportare nelle opportune sedi i nomi delle stazioni seguenti con le indicazioni ad esse relative:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Cervignano | Portogruaro-Padova-Bologna-Livorno C | | | | 675 |
| Fossalta di P. | » | » | » | » | 638 |
| Latisana | » | » | » | » | 646 |
| Muzzana | » | » | » | » | 658 |
| Palazzolo V. | » | » | » | » | 654 |
| Palmanova | » | » | » | » | 686 |
| Risano | » | » | » | » | 695 |
| S. Giorgio di Nogaro | » | » | » | » | 664 |
| Torre di Zuino | » | » | » | » | 670 |

Segue *Allegato* **C** *all'Ordine di servizio N.* 2-1920.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Cervignano | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 898 | 672 | 898 |
| Fossalta di P. | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 861 | 635 | 861 |
| Latisana | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 869 | 643 | 869 |
| Muzzana | Portogruaro Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 881 | 655 | 881 |
| Palazzolo V. | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 877 | 651 | 877 |
| Palmanova | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 909 | 683 | 909 |
| Risano | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 918 | 692 | 918 |
| S. Giorgio di Nogaro | Portogruaro Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 887 | 661 | 887 |
| Torre di Zuino | Portogruaro-Ravenna-Castelmare Adriatico-Isernia | 893 | 667 | 903 |

In conseguenza dell'assunzione dell'esercizio del tronco da Palmanova a Cervignano, nel « 4° foglio di modificazioni ed aggiunte alla parte II B delle tariffe merci internazionali - fascicolo 1° (edizione gennaio 1919) » dovranno essere apportate le varianti ed aggiunte di cui all'allegato **D**.

---

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e Cervignano da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli, valori e merci » (edizione agosto 1919) dovranno essere apportate le varianti di cui all'allegato **E**.

## Formazione delle distanze.

Le stazioni delle linee Portogruaro-Cervignano e Udine-Palmanova-Cervignano dovranno rilevare le distanze intercedenti fra di loro dalle tabelle polimetriche 57 bis e 60 bis di cui l'allegato B al presente O. S.

Le distanze dalle stazioni stesse a tutte le altre della Rete dello Stato dovranno essere rilevate dalle tabelle suddette per quanto riguarda il percorso sulle linee ex Venete, e da appositi prontuari, che verranno forniti dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, per quanto concerne il percorso sulle linee della Rete dello Stato.

Segue *Allegato* **C** *all'Ordine di servizio N.* 2-1920.

Resta inteso che il computo della distanza complessiva si dovrà fare in base al transito di Portogruaro o di Udine, a seconda che l'uno o l'altro determini la via più breve.

Per la tassazione dei trasporti dalle stazioni ex Venete a quelle ex austriache e viceversa, le relative distanze dovranno essere rilevate, per il percorso riguardante le linee già Venete, dalle tabelle polimetriche suddette, dal « 4° foglio di modificazione ecc. » (previe le varianti di cui all'allegato D) per il percorso delle linee dello Stato (da Udine o Portogruaro a Peri T. o Primolano T.), e per il percorso dalle stazioni ex austriache ai punti di transito di Peri, Primolano e Cervignano dal « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ecc. » (edizione agosto 1919) debitamente modificato come all'allegato **E.**

Le stazioni della Rete dello Stato dovranno formare le distanze da o per le stazioni ex venete, cumulando i due percorsi della Rete dello Stato e della ex veneta, rilevando il primo dal prontuario manoscritto delle distanze attualmente in uso ed il secondo dalle tabelle polimetriche allegate al presente ordine di servizio.

*Allegato* **D** *all' Ordine di Servizio N.* 2-1920.

**Aggiunte e varianti al « 4° foglio di modificazioni e aggiunte alla Parte II B delle tariffe merci internazionali – Fascicolo 1° – Edizione gennaio 1919 ».**

---

1° Devesi cambiare l'indicazione di « Cervignano Transito » in « Cervignano Stazione » nella testata delle pagine dal N. 3 al N. 40;

2° Riportare le modificazioni ed aggiunte di cui al presente prospetto;

3° Aumentare di 3 chilometri le distanze da Cervignano Stazione (colonna 28) a tutte le stazioni non comprese nel prospetto.

| STAZIONI | Peri transito | Primolano transito | Pontebba transito | Cormons transito | Cervignano stazione |
|---|---|---|---|---|---|
| Buttrio | 264 | 186 | 78 | 11 | 38 |
| Casarsa | 221 | 143 | 91 | 53 | 63 |
| Chiusaforte | 299 | 221 | 13 | 76 | 86 |
| Codroipo | 232 | 154 | 92 | 42 | 52 |
| Conegliano | 180 | 102 | 137 | 98 | 108 |
| Cusano | 219 | 141 | 98 | 60 | 70 |
| Dogna | 304 | 226 | 8 | 81 | 91 |
| Forgaria Bagni Anduins | 252 | 174 | 60 | 67 | 77 |
| Fossalta di Portogruaro | 212 | 134 | 119 | 81 | 37 |
| Gemona Ospedaletto | 271 | 193 | 41 | 48 | 58 |
| Latisana | 220 | 142 | 127 | 77 | 29 |
| Magnano Artegna | 278 | 200 | 47 | 42 | 52 |
| Majano | 262 | 184 | 50 | 57 | 67 |
| Manzano | 268 (1)<br>270 (2) | 190 (1)<br>192 (2) | 83 (1)<br>85 (2) | 6 (1)<br>11 (2) | 43 (1)<br>45 (2) |
| Moggio | 288 | 210 | 24 | 65 | 75 |
| Muzzana | 232 | 154 | 116 | 66 | 18 |
| Osoppo | 266 | 188 | 46 | 53 | 63 |
| Palazzolo Veneto | 228 | 150 | 120 | 70 | 22 |
| Palmanova | 260 | 182 | 87 | 37 | 11 |
| Pasian Schiavonesco | 244 | 166 | 81 | 31 | 41 |
| Pianzano | 188 | 110 | 129 | 91 | 101 |
| Pinzano | 249 | 171 | 63 | 70 | 80 |
| Pontebba stazione | 311 | 233 | 1 | 88 | 98 |
| Pordenone | 210 | 132 | 107 | 68 | 78 |
| Reana del Roiale | 265 | 187 | 60 | 29 | 39 |
| Resiutta | 291 | 213 | 21 | 68 | 78 |
| Risano | 265 | 187 | 79 | 29 | 20 |
| S. Giorgio della Richinvelda | 232 | 154 | 80 | 65 | 75 |
| S. Giorgio di Nogaro | 238 | 160 | 109 | 59 | 11 |
| S. Giovanni Manzano | 270 | 192 | 85 | 4 | 45 |
| Sacile | 198 | 120 | 119 | 81 | 91 |
| Spilimbergo | 239 | 161 | 73 | 72 | 82 |
| Stazione per la Carnia | 283 | 205 | 29 | 60 | 70 |
| Tarcento | 274 | 196 | 50 | 38 | 48 |
| Torre di Zuino | 244 | 166 | 104 | 54 | 6 |
| Tricesimo | 270 | 192 | 55 | 34 | 44 |
| Udine | 255 | 177 | 69 | 19 | 29 |
| Valeriano | 245 | 167 | 67 | 74 | 84 |
| Venzone | 278 | 200 | 34 | 55 | 65 |
| Valvasone | 227 | 149 | 85 | 60 | 70 |

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

*Allegato* E *all'Ordine di servizio N.* 2-1920.

**Modificazioni al « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e Cervignano da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli, valori e merci » (edizione agosto 1919).**

1°) L'avvertenza E) a pag. 4 deve essere modificata nel modo seguente:

« Ove è indicata una sola distanza, la medesima è valevole tanto per i trasporti delle merci quanto per quelli dei viaggiatori. Ove risultano due distanze, la prima è valevole per i trasporti delle merci, la seconda per quelli dei viaggiatori ».

2°) Nella testata delle pagine dal n. 5 al n. 30 (colonna 18) modificare il nome di « Cervignano » in « Cervignano Stazione ».

3°) Nella colonna di Cervignano Stazione modificare le distanze come dal presente prospetto.

4°) Nella tabella n. 28 a pag. 42 modificare il nome di « Cervignano Transito » in « Cervignano Stazione » e le relative distanze secondo quanto appresso:

| | | |
|---|---|---|
| Cormons Transito | Km. | 48 |
| Pontebba Transito | » | 98 |
| Peri Transito | » | 249 |
| Primolano Transito | » | 171 |

| STAZIONI | Cervignano Stazione | STAZIONI | Cervignano Stazione |
|---|---|---|---|
| Abbazia Mattuglie | 130 | Duino Sistiana | 25 |
| Aidussina | 67 | Duttogliano Scoppo | 56<br>73 |
| Aquileia | 7 | Ecchi (casa cant.) | 138 |
| Auzza | 80 | Erpelle Cosina | 72 |
| Battuglia | 56 | Fiume | 144 |
| Begliano (casa cant.) | 10 | Gallesano (casa cant.) | 174 |
| Belvedere | 12 | Gimino (casa cant.) | 148 |
| Bivio Duino | 30 | Giordani | 124 |
| Borutto (casa cant.) | 120 | Gorizia Meridionale | 40 |
| Caminia (casa cant.) | 60 | Gorizia Nord | 55 |
| Canale | 74 | Gracova | 97 |
| Canfanaro | 152 | Gradisca Sdràussina (Ferm.) | 29 |
| Capriva (casa cant.) | 47 | Grado | 13 |
| Cerreto Istriano | 124 | Grancino | 90 |
| Cervignano Stazione | — | Grignano | 39 |
| Colmo (casa cant.) | 115 | Guardiella | 54<br>90 |
| Cormòns Stazione | 52 | Lesecciano | 72 |
| Dignano | 170 | Longatico | 122 |
| Divaccia | 60 | Lucinico (casa cant.) | 42 |
| Dobraglie (casa cant.) | 63 | | |
| Draga | 77 | | |

Segue *Allegato* E *all'Ordine di Servizio N.* 2-1920.

| STAZIONI | Cervignano Stazione |
|---|---|
| Lupolano | 107 |
| Miramare | 40 |
| Moccò | 72<br>82 |
| Monfalcone | 17 |
| Monrupino | 51<br>78 |
| Montefreddo | 93 |
| Montespino | 54 |
| Mossa | 45 |
| Nabresina | 31 |
| Novacco (casa cant.) | 127 |
| Opicina | 46<br>82 |
| Opicina Campagna | 43 |
| Piedicolle | 109 |
| Piedimelze | 94 |
| Piedimonte | 81 |
| Pieris Turriaco | 9 |
| Pinguente | 96 |
| Pisino | 131 |
| Planina | 115 |
| Plava | 68 |
| Poggio Istriano | 76 |
| Pola | 182 |
| Postumia | 96 |
| Prestanego | 90 |
| Prevacina | 52 |
| Prosecco | 39 |
| Recchio | 108 |
| Redipuglia | 25 |
| Rifemberga | 59 |
| Roditti (casa cant.) | 67 |
| Ronchi Inferiore | 13 |
| Ronchi Superiore | 21 |
| Rovigno | 173 |
| Rozzo | 102 |
| Rozzol | 57<br>93 |
| Rubbia Savogna | 34 |
| S. Anna | 67<br>88 |
| S. Daniele del Carso | 62<br>66 |
| S. Giuseppe di Rusmagna (casa cantoniera) | 71<br>83 |
| S. Lucia Tolmino | 88 |
| S. Pietro del Carso | 84 |
| S. Pietro di Gorizia | 44 |
| S. Pietro di Gorizia (Bivio) (casa cantoniera) | 52 |
| S. Pietro in Selve | 142 |
| Sagrado | 27 |
| Santa Croce (casa cant.) | 36 |
| Santa Croce Strada | 65 |
| Sanvincenti (casa cant.) | 158 |
| Sapiane | 112 |
| Sasseto (casa cant.) | 81 |
| Scodovacca (casa cant.) | 2 |
| Sesana | 50 |
| Smogliani (casa cant.) | 155 |
| Sossi (casa cant.) | 161 |
| Terzo (Fermata) | 4 |
| Torrenova Bisterza | 100 |
| Trieste Centrale | 47 |
| Trieste Punto Franco Nuovo | 62 |
| Trieste S. Andrea | 62<br>92 |
| Trieste Punto Franco Vecchio | 50 |
| Trieste Scalo legnami | 62 |
| Trieste Servola | 67 |
| Trieste S. Sabba | 68 |
| Udaiusna | 104 |
| Valvolciana | 48 |
| Villa di Rovigno (casa cant.) | 164 |
| Villa Vicentina | 5 |
| Visoglie (casa cant.) | 27 |
| Zabroni (casa cant.) | 161 |
| Zaule (Scalo) | 70 |

## Circolare N. 1 (M. V.).

### Radiazione dal parco F. S. di veicoli di proprietà privata.

I 4 carri G. P. 911.600, 911.601, 911.602 e 911.603 della ditta Lucillo Bampa di Verona, sono stati radiati dal nostro parco veicoli per essere utilizzati nell'interno della linea Massa Marittima-Follonica-Porto.

I carri stessi dovranno perciò essere cancellati a pagina 50 dell'« Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. », edizione 30 giugno 1914, e non dovranno essere ulteriormente ammessi a circolare sulle nostre linee senza preventiva autorizzazione del Servizio movimento.

Le stazioni che trovassero in circolazione alcuno di detti carri, dovranno trattenerlo informandone l'Ufficio materiale mobile del prefato Servizio movimento.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

ANNO XIII - N. 2

8 GENNAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(110) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 25 *dicembre* 1919, *relativo alla conferma del gr. croce dott. Nicola Miraglia a vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

## IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
### PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visto l'art. 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

**DECRETA:**

Il gr. cr. dott. Nicola MIRAGLIA, membro del Consiglio generale del traffico, è confermato vice presidente del Consiglio stesso per un altro anno, dalla data della sua scadenza dalla carica.

Roma, addì 25 dicembre 1919.

*Il ministro*: DE VITO.

DECRETO MINISTERIALE 26 *dicembre* 1919, *concernente i criteri per l'attuazione del R. decreto-legge 27 novembre* 1919, n. 2319, *col quale furono stabilite le norme per le promozioni in alcune categorie di personale delle ferrovie dello Stato.*

## IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
### PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visto il R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, che autorizza il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari ad emanare le norme per l'ammissione degli agenti stabili delle ferrovie dello Stato, muniti di tutti i requisiti prescritti, compreso il titolo di studio richiesto, nei posti di grado 6° che sono o si rende-

ranno vacanti entro il 30 giugno 1921 e che a' sensi del vigente regolamento del personale dovrebbero coprirsi per pubblico concorso; e a stabilire i criteri per l'assegnazione ai posti di commesso o aiutante di 2ª classe o di aiutante applicato in prova delle stazioni che sono o si renderanno vacanti entro il 30 giugno 1920, degli agenti stabili con qualifiche comprese nei gradi inferiori al 12° e muniti di licenza tecnica o ginnasiale o di altro titolo equipollente.

DECRETA:

### Art. 1.

La Commissione per la esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 1 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, è nominata dal direttore generale delle ferrovie dello Stato ed è così composta:

un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, presidente;

un funzionario di grado non inferiore al 6° per ciascuno dei servizi Personale, Legale, Ragioneria, Movimento e Traffico, Trazione e Veicoli e Lavori, membri;

due funzionari delle ferrovie di grado non inferiore al 6°, addetti al Ministero, dei quali uno addetto all'Esercizio della navigazione e l'altro al Segretariato generale, designati dai relativi direttori generali, membri;

### Art. 2.

I capi dei Servizi delle ferrovie dello Stato, i direttori generali od i capi di ufficio del Ministero, i quali abbiano alle loro dipendenze agenti muniti di titoli di studio richiesti per il grado 6°, debbono compilare, per ciascun agente, un rapporto informativo sulla conoscenza in genere del servizio, sull'attività e sullo zelo dimostrati nel disimpegno delle mansioni ad esso affidate, sull'attitudine a funzioni superiori e su tutti quegli altri requisiti che concorrono a dare sicuri elementi di giudizio in merito al servizio prestato. Tale rapporto dovrà essere comunicato all'agente, il quale, nel termine di 10 giorni dalla data di comunicazione, lo

restituirà con le proprie eventuali osservazioni al funzionario che ha compilato il rapporto stesso.

I rapporti ed i rispettivi fogli di osservazioni degli interessati, nonchè le posizioni personali di ciascuno dovranno essere rimessi al presidente della Commissione di cui all'articolo precedente entro il 15 gennaio 1920.

## Art. 3.

La Commissione in base all'esame della posizione personale, del rapporto informativo di cui al precedente art. 2 (tenuto conto, per quest'ultimo, delle eventuali osservazioni prodotte dagli interessati) e dei titoli presentati, procederà allo scrutinio di idoneità ed alla relativa graduatoria di merito.

Per tale graduatoria ogni commissario disporrà di 20 voti dei quali potranno essere attribuiti come massimo:

voti 7 per il servizio prestato;

voti 6 per l'anzianità di servizio, tenuto conto del grado di cui è rivestito l'agente;

voti 5 per l'anzianità di laurea e la votazione complessiva degli esami speciali e di laurea;

voti 2 per gli altri titoli di studio, per altri titoli speciali e benemerenze militari e civili.

La graduatoria sarà eseguita in base ai voti complessivamente riportati da ciascun aspirante e ne rimarranno esclusi quelli che non avranno conseguiti 108 voti.

## Art. 4.

Gli agenti compresi nella graduatoria saranno chiamati a coprire i posti vacanti nei diversi ruoli per i quali è previsto il possesso del titolo di studio di cui è munito ciascun idoneo, seguendo l'ordine della graduatoria stessa.

È però in facoltà dell'agente chiamato per ragioni di graduatoria ad occupare il posto vacante nel grado 6° di un determinato ruolo, di optare per posto di altro ruolo, per il quale fosse egualmente valido il titolo di studio da lui posseduto, ma in questo caso egli dovrà attendere che si verifichi la prima vacanza nel ruolo prescelto.

## Art. 5.

Nessun idoneo potrà conseguire la nomina effettiva nel grado 6° se non abbia prima compiuto un esperimento pratico sulle funzioni del grado stesso per la durata di un mese.

Esso sarà effettuato in un ramo di servizio del ruolo cui l'agente viene assegnato o da lui prescelto ai termini del precedente articolo 4.

Il giudizio sui risultati dell'esperimento è dato dalla Commissione stessa di cui all'art. 1, in base a rapporto del capo servizio delle ferrovie dello Stato, o direttore generale, o capo ufficio del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, presso il quale ha luogo l'esperimento stesso ed alle eventuali osservazioni degli interessati.

La Commissione qualora ritenga di non aver sufficienti elementi di giudizio può ordinare che l'esperimento si protragga per un altro mese.

## Art. 6.

La Commissione per l'esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 4 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, è nominata dal direttore generale delle ferrovie dello Stato ed è così composta:

un capo divisione delle ferrovie dello Stato, presidente;

un funzionario del grado 6° del Servizio personale, membro;

un segretario delle ferrovie dello Stato addetto al Ministero dei trasporti e designato dal direttore generale del Segretariato, un capo stazione delle ferrovie dello Stato, un capo gestione delle ferrovie dello Stato, membri tutti di grado non inferiore al 9°.

## Art. 7.

I capi divisione delle ferrovie dello Stato i quali abbiano alle loro dipendenze agenti muniti dei titoli di studio richiesti per coprire i posti di commessi ed aiutanti di 2ª classe o di aiutanti applicati in prova nel personale delle stazioni, debbono compilare

per ciascun agente un rapporto informativo sulla conoscenza in genere del servizio, sull'attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni ad esso affidate e su tutti quegli altri requisiti che concorrono a dare sicuri elementi di giudizio in merito al servizio prestato.

Tale rapporto dovrà essere comunicato all'agente il quale in un termine di 10 giorni dalla data di comunicazione lo restituirà con le proprie eventuali osservazioni al funzionario che ha compilato il rapporto stesso.

I rapporti informativi e rispettivi fogli di osservazioni degli interessati, nonchè le rispettive posizioni personali dovranno essere rimesse al presidente della Commissione di cui al precedente art. 6, entro il 15 gennaio 1920.

### Art. 8.

La Commissione in base all'esame della posizione personale, del rapporto informativo, di cui al precedente art. 7 (tenuto conto, per quest'ultimo, delle eventuali osservazioni prodotte dall'interessato) e del titolo di studio, procederà allo scrutinio di idoneità ed alla relativa graduatoria di merito. Per tale graduatoria ogni commissario disporrà di 20 voti, dei quali saranno asssegnati, come massimo:

voti 7 per il servizio prestato;

voti 5 per l'anzianità di servizio, tenuto conto del grado di cui l'agente è rivestito;

voti 5 per l'anzianità del titolo di studio;

voti 3 per altri titoli e benemerenze militari e civili.

La graduatoria sarà eseguita in base ai voti complessivamente riportati da ciascun aspirante e ne rimarranno esclusi quelli che non avranno conseguito almeno 60 voti.

### Art. 9.

Gli agenti compresi nella graduatoria saranno chiamati a coprire i posti vacanti di commesso o di aiutante di 2ª classe, seguendo l'ordine della graduatoria stessa.

È però in facoltà dell'agente chiamato per ragioni di grado ad occupare uno di tali posti vacanti, di chiedere di essere, invece, ammesso a concorrere ai posti di aiutante applicato in prova nel personale delle stazioni che si renderanno vacanti entro il 30 giugno 1920 nel ruolo dei sottocapi ed applicati del personale esecutivo delle stazioni con le modalità stabilite dall'ultima parte dell'art. 3 del R. decreto-legge n. 2319, del 27 novembre 1919.

Art. 10.

Nessun idoneo potrà conseguire la nomina effettiva di commesso o di aiutante di 2ª classe se non abbia prima compiuto con esito soddisfacente un esperimento pratico nelle funzioni del grado stesso per la durata di un mese.

Il giudizio sui risultati dell'esperimeno è dato dalla Commissione stessa di cui all'art. 6, in base a rapporto del capo divisione alle cui dipendenze si trova l'ufficio o la stazione dove sia stato compiuto l'esperimento stesso ed alle eventuali osservazioni del l'interessato.

La Commissione, qualora ritenga di non avere sufficienti elementi di giudizio, può ordinare che l'esperimento si protragga per un altro mese.

Roma, 26 dicembre 1919.

*Il ministro*: DE VITO.

# COMUNICATI

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del regolamento interno di procedura della Commissione di cui all'art. 238 R. P. si pubblicano, riuniti per identità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti:

LOMBARD Ugo - applicato. — Ruolo pers. esec., vol. II, pagina 107, n. 340.

« Basandosi sulle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo in via continuativa, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale amministrativo, vol. V ».

---

GOGLIA rag. Nicola - segretario di IIª classe. — Ruolo pers. amministr., vol. V, pag. 99, n. 638.

« Basandosi sulle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo in via continuativa, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale del Movimento e traffico, vol. II ».

---

NEGRI Gennaro - commesso di 2ª classe. — Ruolo pers. esec., vol. III, pag. 66, n. 525.

« Essendo rivestito della qualifica di aiutante applicato e non avendo mai optato per il ruolo del personale ausiliario, si lamenta per vedersi ivi compreso e chiede di essere invece inscritto nel Ruolo pers. esec., vol. II, con la detta qualifica ».

SPADAVECCHIA Angelo - segretario principale. — Ruolo pers. amministr., vol. V, pag. 20, n. 325.

« Basandosi sulle mansioni prevalentemente tecniche che asserisce disimpegnare da tempo, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo Lavori e costruzioni, vol. IV, con la qualifica di segretario tecnico principale ».

GRILLI rag. Giovannantonio - segretario di 1ª classe. — Ruolo pers. amministr., vol. V, pag. 49, n. 1027.

GABRIELLI rag. Romeo - segretario principale. — Ruolo pers. amministr., vol. V, pag. 20, n. 324.

FRITTELLA Cesare - segretario di 1ª classe. — Ruolo pers. amministr., vol. V, pag. 33, n. 300.

ACCORONI Alfredo - applicato. — Ruolo pers. amministr., volume V, pag. 145, n. 2696.

« Basandosi sulle mansioni di riscontro che asseriscono disimpegnare da tempo in via continuativa, ritengono aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale di Ragioneria, vol. VI ».

---

COSTITUZIONE *del Consiglio di amministrazione della Fondazione « Elena di Savoja », di cui al decreto Luogotenenziale* 3 *luglio* 1919, *n.* 1439.

Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'amministrazione della Fondazione « Elena di Savoja », di cui al decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1439, risulta costituito come appresso:

ALESSANDRI gr. uff. ing. Andrea - Ispettore superiore presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato. - *Presidente.*

MENGONI comm. avv. Adriano - Capo del Servizio Legale delle ferrovie dello Stato - *Vice-presidente.*

FRANZA gr. uff. avv. Enrico - Capo del Servizio Segretariato delle ferrovie dello Stato - *Membro.*

MASOTTI comm. ing. Angelo - Capo del Servizio personale delle ferrovie dello Stato - *Membro.*

RAINALDI gr. uff. ing. nob. Filippo - Direttore generale degli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro - *Membro.*

SUAREZ comm. avv. Armando - Direttore generale presso il Ministero dei lavori pubblici, rappresentante l'Ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero predetto - *Membro.*

COMOGLIO geom. Pietro - Segretario di 1ª classe presso le ferrovie dello Stato, rappresentante la 6ª categoria del personale - *Membro.*

BUREI Federico - Verificatore presso le ferrovie dello Stato, rappresentante la 20ª categoria del personale - *Membro.*

Passeri Celestino - Ispettore presso la ferrovia Sangritana, rappresentante del personale delle ferrovie concesse all'industria privata - *Membro*.

---

Giusta l'art. 16 dello Statuto, le funzioni di segretario sono state affidate al signor Gandini cav. Angelo, ispettore al Servizio Personale delle ferrovie dello Stato e quelle di ragioniere al signor Ottaviani comm. dott. rag. Riccardo, ispettore principale al Servizio medesimo.

---

In relazione alla riserva contenuta nella comunicazione fatta col Bollettino n. 49 del 4 dicembre 1919, si partecipa che per concorrere alla concessione di borse di studio della Fondazione suddetta, occorre presentare la relativa istanza, in carta libera (diretta al presidente del Consiglio della Fondazione « Elena di Savoja », presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, Roma, ex Villa Patrizi), corredata dei seguenti documenti:

1° *Per figli di agenti morti per atti di guerra, o per causa della guerra, o per infortunio sul lavoro durante la guerra; ovvero dichiarati dispersi o scomparsi in mare*:

*a*) atto di nascita del concorrente alla borsa di studio;

*b*) atto di morte del padre; tiene luogo dell'atto di morte la dichiarazione di irreperibilità rilasciata dall'Autorità militare;

*c*) stato di famiglia con l'indicazione dell'età, del luogo di nascita e della residenza di ciascun componente;

*d*) certificato comunale da cui si rilevi la professione della madre, ovvero, se il concorrente alla borsa di studio sia orfano di entrambi i genitori, quella dell'avo paterno o materno, qualora esistano, nonchè lo stato patrimoniale del detto concorrente, alla borsa di studio, e delle persone che a termini dell'art. 142 del Codice civile, sono obbligate agli alimenti, cioè della madre, degli avi paterni e materni, dei fratelli e delle sorelle;

*e*) dichiarazioni degli agenti delle imposte dirette, da cui risultino se e quali persone indicate nello stato di famiglia e nel certificato di cui alla lettera *d*) siano inscritte, e per quali redditi, tanto nei Comuni di nascita, quanto in quelli di residenza.

nei ruoli delle imposte mobiliari o fondiarie, e se percepiscano stipendi o pensioni, e in quale misura;

*f*) certificato comprovante la inscrizione della scuola, del concorrente alla borsa di studio.

2° *Per figli di agenti resi invalidi per atti di guerra o per causa della guerra*:

I documenti di cui alle lettere *a*), *c*), *d*), *e*), *f*), nonchè:

*g*) dichiarazione dell'Autorità militare comprovante la invalidità per causa della guerra.

3° *Per figli di agenti colpiti da infortunio sul lavoro durante la guerra, con conseguenza di inabilità permanente assoluta*:

I documenti di cui alle lettere *a*), *c*), *d*), *e*), *f*), nonchè:

*h*) dichiarazione dell'Amministrazione dalla quale l'agente dipendeva, da cui risulti la data dell'infortunio e la inabilità permanente assoluta, che ne è derivata.

*NB.* — Tutti i documenti di cui sopra sono esenti da bollo (dovendo servire a scopo di beneficenza).

Quelli di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), possono essere sostituiti da un attestato rilasciato dall'Amministrazione da cui l'agente dipendeva, nel quale potrà pure essere compresa la dichiarazione di cui alla lettera *h*). Detto attestato, nonchè i documenti di cui alle lettere *d*), *e*), dovranno essere di data posteriore al 1° gennaio 1920.

Anche le domande, in carta libera, per ricoveri temporanei o permanenti, di cui all'art. 2 dello Statuto pubblicato nel Bollettino suddetto, dovranno essere rivolte al presidente della Fondazione, ed essere corredate da un certificato medico, rilasciato dall'ufficiale sanitario del Comune in cui risiede l'aspirante al ricovero, dal quale risultino le condizioni fisiche di esso.

---

## Ordine di servizio N. 3 (C.).

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari » di Ceva, avendo estesa la vendita al pubblico delle merci e derrate, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio N. 4. (M. C. L.).

### Apertura all'esercizio della stazione di S. Agostino sulla linea Roma-Pisa.

Dal giorno 15 gennaio 1920 verrà aperta all'esercizio sulla linea Roma-Pisa, fra le stazioni di Montalto di Castro e Chiarone, la stazione di *S. Agostino* dotata dei seguenti impianti:

Fabbricato uffici a sinistra della linea, nel senso Roma-Pisa, alla progressiva Km. 124 + 146,45;

Piano caricatore a destra, sul cui fronte di carico è disposto un binario Decauville raddoppiato.

Un binario di precedenza che può contenere un treno pari della lunghezza di m. 485 od un treno dispari della lunghezza di m. 445. Questo binario è allacciato: verso Roma al binario dei treni dispari a mezzo di una comunicazione, il cui deviatoio nel binario suddetto trovasi alla progressiva km. 123 + 913, e verso Pisa al binario dei treni pari a mezzo di una comunicazione con

intersezione sul binario dei dispari: il deviatoio della stessa comunicazione posto sul binario dei pari trovasi alla progressiva Km. 124 + 376.

I due deviatoi posti sui binari di corsa sono assicurati nella posizione normale o rovescia a mezzo di fermascambi F. S., i deviatoi invece posti sul binario delle precedenze vengono assicurati nelle stesse posizioni con fermascambi tipo Rizzi.

Al binario delle precedenze è collegato, mediante due scambi semplici, un binario di carico della lunghezza utile di m. 190 per la presa e consegna dei carri in servizio della Ditta Piaggio e C.

Segnali di protezione:

Verso Roma: semaforo di prima categoria a piantana diritta situato al Km. 123 + 701, alla distanza cioè di m. 445,45 dall'asse del fabbricato uffici, preceduta alla distanza di m. 702 da un semaforo di avviso a piantana diritta situato al chilometro 122 + 999.

Verso Pisa: semaforo di prima categoria con piantana, a sbalzo, situato al Km. 124 + 578,90, alla distanza cioè di m. 432,45 dall'asse del fabbricato uffici, preceduto alla distanza di m. 700 da un semaforo di avviso con piantana a sbalzo, situato al chilometro 125 + 278,90.

Tutti i detti segnali sono situati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4827 con la chiamata S. A.

La stazione di S. Agostino viene abilitata, per conto esclusivo della Ditta Piaggio e C., al servizio merci a grande velocità e a piccola velocità ordinaria a carro completo e al dettaglio, con tassazione in base all'avvertenza c) del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e cioè in base alle distanze di Chiarone per i trasporti provenienti o diretti al sud e di Montalto di Castro per quelli provenienti o diretti a nord.

L'ammissione del servizio al dettaglio è però limitato ai trasporti non eccedenti 500 chilogrammi in colli di peso non superiore a 100 chilogrammi ciascuno.

La nuova stazione eseguirà i versamenti degli introiti alla

cassa compartimentale di Roma tutti i giorni (lettera A dell'allegato all'ordine di servizio n. 184-1913).

In conseguenza di quanto precede, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) e nei prontuari delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di Servizio N.* **4–1920.**

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) si dovrà:

— a pagina 13 fra S. Agata sul Santerno e S. Alessio Etneo inserire:
S. Agostino (27) R/112/

— a pagina 16 aggiungere alla nota 27 il nome di S. Agostino.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 51 fra S. Agata sul Santerno e S. Alessio Etneo aggiungiungere:

S. Agostino/Pisa-Roma/ Roma 5° Civitavecchia /Roma/90/—/—/G (12)/—/O(12)/ —/—/S/—/—/F/—/—/—/

ed in calce della pagina stessa riportare la seguente nota:

(12) Per conto esclusivo della ditta Piaggio e C. e limitatamente ai trasporti a carro completo e al dettaglio, quest'ultimi non eccedenti però 500 chilogrammi in colli di peso non superiore a 100 chilogrammi ciascuno, con applicazione delle tasse in base alle norme di cui l'avvertenza C a pagina 5.

— a pagina 90 nella tabella (90) *Pisa-Roma e diramazioni* trascrivere fra i nomi di Chiarone e Montalto di Castro il nome di « S. Agostino » con le seguenti distanze effettive dalle altre stazioni della linea:

| Stazione | | Km. | Stazione | | Km. |
|---|---|---|---|---|---|
| Pisa C. e P. N. | Km. | 209 / 212 | Cecina | Km. | 158 |
| | | | Riparbella | » | 167 |
| Tombolo | » | 214 / 203 | Casino di Terra | » | 174 |
| | | | Ponte Ginori | » | 181 |
| Bivio Calambrone | » | 208 / 196 | Saline di Volterra | » | 188 |
| | | | Bibbona Casale | » | 153 |
| Livorno S. Marco | » | 210 / 199 | Bolgheri | » | 150 |
| | | | Castagneto Carducci | » | 142 |
| Livorno Torretta | » | 210 / 199 | S. Vincenzo | » | 134 |
| | | | Campiglia Marittima | » | 123 |
| Livorno Marittima | » | 212 / 201 | Vignale Riotorto | » | 115 |
| | | | Follonica | » | 106 |
| Stagno | » | 205 / 199 | Scarlino | » | 99 |
| | | | Gavorrano | » | 91 |
| Guasticce | » | 201 | Giuncarico | » | 83 |
| Vicarello | » | 197 | Montepescali | » | 76 |
| Colle Salvetti | » | 194 | Grosseto | » | 64 |
| Fauglia | » | 189 | Rispescia (raddoppio) | » | 57 |
| Orciano | » | 182 | Albarese | » | 49 |
| S. Luce | » | 175 | Talamone | » | 41 |
| Castellina Marittima | » | 171 | Albegna | » | 33 |
| Vada | » | 164 | Orbetello | » | 26 |

Segue *Allegato all'Ordine di servizio* N. 4-1920.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Capalbio | Km. | 14 | Palidoro | Km. | 84 |
| Chiarone | » | 7 | Maccarese | » | 99 |
| Montalto di Castro | » | 9 | Ponte Galera | » | 102 |
| Corneto | » | 24 | Porto | » | 110 |
| Civitavecchia | » | 44 | Fiumicino | » | 113 |
| S. Marinella | » | 53 | Magliana | » | 110 |
| S. Severa | » | 62 | Roma Trastevere | » | 117 |
| Furbara | » | 67 | Ostiense | » | 118 |
| Palo | » | 77 | Roma Tuscolana | » | 121 |
| Ladispoli | » | 80 | Roma Term. e Porta Magg. | » | 125 |

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 50, fra S. Agata sul Santerno e S. Ambrogio, si dovrà inserire il nome di « S. Agostino » e di contro, nella penultima ed ultima colonna, si dovranno esporre, rispettivamente, i numeri 51 e 386 con il richiamo ***

A piè della pagina stessa si dovrà riportare la seguente nota:

*** distanza virtuale.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 11 fra i nomi di S. Agata sul Santerno e S. Alessio Etneo trascrivere:

S. Agostino /55/10 bis/

— a pagina 55 dopo il nome di Chiarone aggiungere:

/10 bis/S. Agostino

indicando la distanza virtuale, che dovrà essere quella di Chiarone o di Montalto di Castro, a seconda che l'una o l'altra risulterà di un numero maggiore di chilometri.

Fanno eccezione i prontuari delle stazioni di Allerona, Assisi, Bastia, Cattolica S. Giovanni e Orvieto, nei quali la distanza virtuale ed il relativo istradamento per S. Agostino dovranno essere quelli risultanti dal seguente prospetto:

| | *Istradamento* | *Distanza* |
|---|---|---|
| Allerona | 54.97 | 255 |
| Assisi | 74.135 | 314 |
| Bastia | 74.135 | 318 |
| Cattolica S. Giovanni | 69.67.10.97 | 477 |
| Orvieto | 135 | 258 |

Di contro alla distanza indicata per S. Agostino si dovrà esporre il richiamo (2).

## Ordine di servizio N. 5 (M. C.).

### Servizio di corrispondenza con la ferrovia Montepulciano stazione - Montepulciano città.

Dal giorno 15 corr. mese le spedizioni in servizio di corrispondenza destinate alle stazioni della ferrovia Montepulciano stazione - Montepulciano città *non possono essere gravate di assegno.*

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Circolare N. 2 (M. V.).

### Circolazione carri di proprietà privata.

Avvertesi per norma che la ditta Albert Bouvier di Montepellier, finora rappresentata dalla Società « L'Ausiliare » di Milano, ha costituito la propria sede a Milano, via Carducci, 17, e che la vedova Bianca Maroger-Bouvier, anche nell'interesse dei figli minori Yvonne e René, continua in Italia la gestione dei 61 carri serbatoio da vino inscritti nel parco veicoli F. S.

Per la ditta in parola, che continuerà sotto la ragione commerciale di *Albert Bouvier,* firmerà d'ora innanzi la vedova Albert Bouvier, od il suo legale rappresentante signor Davide Giovannini, residente a Milano.

Conseguentemente alle pagine 277 e 278 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. (edizione 30 giugno 1914) dovrà essere modificata l'indicazione della ditta in « Albert Bouvier », Milano, via Carducci, 17.

---

## Circolare N. 3 (P.)

### Disposizioni relative alle pensioni.

Nel Bollettino n. 52-1919 è stato pubblicato il R. decreto-legge n. 2373 del 27 novembre 1919, riguardante le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato.

Poichè il suddetto decreto contiene disposizioni che innovano il trattamento di pensione migliorandolo notevolmente, così per norma del personale si riassumono qui appresso le principali fra le disposizioni stesse.

Il diritto di conseguire la pensione che prima era stabilito in caso di esonero dal servizio a 55 anni di età con 25 di servizio utile per gli agenti addetti ad un servizio attivo e specificati nella tabella *A* annessa al testo unico di legge 22 aprile 1909, n. 229 ed a 60 anni di età con 30 di servizio utile per gli agenti addetti a servizi sedentari, ora è stabilito a quattro limiti diversi di età e di servizio utile, a seconda della qualifica degli agenti e cioè:

a 52 anni di età con 22 di servizio utile per i macchinisti ed i fuochisti dei treni a vapore e per il personale di macchina di bassa forza della navigazione;

a 54 anni di età con 24 di servizio utile per gli agenti addetti ai servizi attivi e specificati nella colonna *A* della tabella annessa al succitato R. decreto-legge 27 novembre 1919 e per il personale femminile;

a 56 anni di età con 26 di servizio utile per i capi stazione, sottocapi al movimento e capi fermata;

a 60 anni di età con 30 di servizio utile per gli agenti addetti a servizi sedentari.

È rimasto invariato il limite di 10 anni di servizio utile per il diritto al conseguimento della pensione in caso di inabilità per malattia.

La liquidazione della pensione è eseguita in base alla media degli stipendi o paghe percepiti nell'ultimo triennio di servizio e delle competenze accessorie che furono sottoposte a ritenuta, e

la pensione annua è eguale a tanti quarantesimi della suddetta media per quanti sono gli anni di servizio, sulle prime 4000 lire della media stessa, oltre a tanti cinquantesimi sulla rimanente somma.

Quando poi siasi raggiunto un determinato numero di anni di servizio utile (32, 34, 36 o 40 rispettivamente per le citate quattro categorie di agenti) la pensione è eguale ai nove decimi della suddetta media. Se invece l'indicato numero di anni non sia stato raggiunto, il servizio utile prestato è aumentato, agli effetti della pensione, di una quota nella misura di un quinto del servizio stesso pei macchinisti e fuochisti, di un decimo per gli agenti addetti ai servizi attivi e specificati come sopra è detto e di un quindicesimo per i capi stazione, sotto capi al movimento e capi fermata.

Nella valutazione delle durate di servizio utile, la frazione di anno superiore a 6 mesi si computa per anno intero: diversamente si trascura.

La pensione eccezionale per ferite o infermità contratte a cagione del servizio è pure liquidata nel suddetto modo; però il servizio utile compresa la quota addizionale di cui sopra, è aumentato di 12 anni con un minimo di 30 anni.

La pensione eccezionale liquidata in seguito ad infortunio sul lavoro, viene corrisposta senza alcuna riduzione in dipendenza dell'indennità che fosse dovuta ai sensi della legge speciale sugli infortuni sul lavoro.

L'importo minimo della pensione agli agenti è elevato da lire 400 a 1200 lire annue, e quello massimo da lire 8000 a 12,000 lire annue. In nessun caso la pensione può superare i nove decimi dell'ammontare della media degli stipendi e competenze accessorie dell'ultimo triennio.

La misura della riversibilità della pensione alla famiglia è stata elevata: per un orfano solo dal 25 al 40 per cento della pensione del padre, per quattro o più orfani soli dal 50 al 60 per cento, per la vedova con tre figli dal 65 al 70 per cento, e con quattro o più figli al 75 per cento, per la vedova con figli di precedente matrimonio è stata elevata dal 65 al 75 per cento cumulativamente (il 50 per cento alla vedova con o senza figli propri e il 25 per cento ai figli di precedente matrimonio).

Il diritto a pensione è stato esteso ai figli maggiorenni inabili al lavoro (purchè provato che siano nullatenenti e fossero a carico del padre) ed ai figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati.

Il minimo importo della pensione è stato elevato per la vedova sola o per orfani soli da 200 e 600 lire, e per la vedova con figli da 260 a 900 lire annue.

Per la riversibilità della pensione alle vedove non è richiesta la condizione che il matrimonio sia di due anni almeno anteriore al giorno in cui l'agente abbia cessato di versare le ritenute, quando il matrimonio sia stato contratto prima che l'agente avesse compiuto l'età di 50 anni.

Le pensioni saranno pagate a rate mensili anzichè bimestrali, come era precedentemente prescritto.

Il sussidio per una sola volta spettante nei casi di cessazione dal servizio prima che l'agente abbia compiuto 10 anni di servizio utile, è uguale a tanti dodicesimi dell'ammontare complessivo dell'ultimo stipendio o paga annua e delle competenze accessorie soggette a ritenuta, quanti sono gli anni di servizio, sulle prime 4000 lire, oltre a tanti quindicesimi sulla rimanente somma.

Il servizio militare prestato avanti il servizio ferroviario è utile per la pensione senza alcun onere dell'agente. Lo stesso ha luogo se il servizio militare fu prestato durante il servizio ferroviario ed all'agente non sia stato corrisposto dall'Amministrazione lo stipendio o la paga. Gli anni di campagna di guerra sono computati nella liquidazione della pensione con le norme delle leggi sulle pensioni militari.

Gli agenti che prima della nomina nel personale di ruolo abbiano prestato servizio continuativo di straordinario od avventizio presso le ferrovie dello Stato o presso linee costituenti le tre ex reti Adriatica, Mediterranea e Sicula o presso altre Amministrazioni dello Stato o abbiano prestato qualunque altro servizio fra quelli previsti dall'art. 37 del testo unico di legge per le pensioni 22 aprile 1909, n. 229, potranno chiedere, entro un anno dall'ammissione nel personale di ruolo e, per gli agenti in servizio al 30 giugno 1919, entro il 21 dicembre 1920, che sia riconosciuto utile per la pensione un periodo non maggiore di dieci

anni del servizio medesimo o di quindici se trattasi di agente proveniente dal ruolo transitorio del personale aggiunto del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, mediante il pagamento in una sola volta e nel numero di rate che sarà stabilito dal Consiglio di amministrazione, di una somma uguale al 6 per cento del primo stipendio o paga annua che fu sottoposta a ritenuta per la pensione, per tanti anni quanti sono quelli riconosciuti.

Agli agenti i quali abbiano già effettuato riscatti di servizio militare o di altro servizio come sopra in base al succitato art. 37 di testo unico, sarà restituita all'atto della liquidazione della pensione, nel caso di servizio militare, la intera somma versata a norma dell'articolo medesimo e dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1914, n. 742, e negli altri casi la differenza in più pagata. Qualora poi ne facciano domanda entro la suddetta data 21 dicembre 1920, la somma da restituire sarà destinata al riconoscimento di altri anni di servizio entro gli indicati limiti di dieci o quindici anni oppure sarà computata in conto di nuovo riscatto.

Anche nei riguardi degli agenti forniti di laurea, quando questo titolo di studio sia stato richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in servizio di ruolo, gli anni corrispondenti alla durata legale degli studi nelle Università e scuole superiori possono essere riconosciuti utili per la pensione in seguito a domanda avanzata nel suindicato termine e mediante il pagamento di una somma calcolata come sopra.

Per l'applicazione delle suindicate nuove disposizioni relativamente alla valutazione, agli effetti della pensione, del servizio militare, occorre quindi che, d'ora in poi, dagli interessati venga rimesso alla Direzione Generale (Servizio Personale), per il tramite dell'Ufficio da cui dipendono, il documento comprovante il servizio militare prestato (copia del foglio matricolare militare o foglio di congedo) che sarà loro restituito dopo fattane annotazione nel foglio matricolare.

Per gli agenti che non abbiano prestato servizio militare, occorre, allorquando si dovrà liquidare la pensione, che a cura degli interessati sia presentata analoga dichiarazione.

Nei riguardi poi delle liquidazioni di assegni alle famiglie, quando l'agente abbia lasciato figli minori naturali legalmente

riconosciuti o dichiarati, oppure figli o figlie nubili maggiorenni che siano inabili al lavoro, i quali erano regolarmente inscritti a carico del padre e risultino nel certificato municipale relativo alla situazione della famiglia dell'agente, occorre che gli interessati presentino, in aggiunta agli altri documenti indicati nella distinta allegata alla circolare n. 32 del 1910, anche i seguenti documenti:

*a*) atto di nascita dei figli, da cui risulti, per i figli naturali, il riconoscimento o la dichiarazione di paternità;

*b*) atto giudiziale di notorietà dal quale risulti che i figli maggiorenni inabili vivevano a totale carico del padre;

*c*) certificato dell'agenzia delle imposte del luogo di residenza e di quello di nascita dei figli, attestante che essi non sono provvisti di reddito imponibile.

L'ufficio dal quale l'agente dipendeva dovrà inoltre trasmettere lo stato di famiglia mod. A-14 e il documento giustificativo nel caso d'inscrizione di qualcuno dei figli suddetti a carico dell'agente; nonchè il certificato di una Commissione medica composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria che attesti la inabilità al lavoro di detti figli.

Per la liquidazione della pensione a favore di figli maggiorenni occorre che essi presentino analoga domanda in carta bollata da lire 2, diretta al Consiglio di amministrazione, indicandovi la località ove intendano riscuotere la pensione e il loro indirizzo di abitazione.

AVVERTENZA. — *Della presente circolare verrà trasmesso agli Uffici un congruo numero di esemplari perchè sia distribuito in modo da farne conoscere il contenuto a tutto il personale dipendente.*

## Circolare N. 4 (S.).

**Concessione annua di un biglietto gratuito di II classe agli operai di I e II categoria (grado 14°) delle ferrovie dello Stato.**

A modificazione della circolare n. 47 (S) pubblicata nel Bollettino n. 34 del 21 agosto 1919 si dispone che il biglietto da rilasciare agli operai di 1ª e 2ª categoria (grado 14°) ed alle persone di loro famiglia del 1° gruppo, in ordine alla concessione di viaggiare una volta all'anno in 2ª classe in conformità di quanto fu deliberato dall'on. Consiglio di amministrazione nella seduta del 30 luglio p. p., sia effettivamente di 2ª classe invece che di 3ª classe reso valido per la 2ª.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

ANNO XIII – N. 3 15 GENNAIO 1920

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

# INDICE



(227) – 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata*****:**



**Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari** ***di durata determinata*****:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**



---

Legge 29 *dicembre* 1919, *n.* 2428, *che proroga l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario* 1919-20 *non oltre il* 31 *marzo* 1920 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine indicato dalla legge 27 luglio 1919, n. 1255, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finaziario 1919-1920, è prorogato fino a che gli stati medesimi siano approvati per legge, e non oltre il 31 marzo 1920.

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

Schanzer.

Visto, *Il guardasigilli*: Mortara.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1919, n, 307.

---

Regio decreto 31 *ottobre* 1919, *n.* 2140, *che approva il verbale ed il conto di conguaglio per la liquidazione del corrispettivo di riscatto della ferrovia Livorno-Vada* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 8 settembre 1904, n. 566, e la legge 23 maggio 1912, n. 513;

Visto il testo unico di legge approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvati il verbale ed annesso conto di conguaglio per la liquidazione del corrispettivo di riscatto della ferrovia Livorno-Vada, sottoscritti in data 26 novembre 1918 dai rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato e da quelli della Ditta Saverio Parisi, subconcessionaria della ferrovia stessa ed accettati con dichiarazione 27 dicembre 1918 dall'Amministrazione provinciale di Livorno, restando modificato, in relazione all'accennato verbale, l'art. 31 del capitolato annesso alla convenzione 4 settembre 1904, approvata con Nostro decreto 8 stesso mese ed anno, n. 566, per la concessione della ferrovia Livorno-Vada.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 novembre 1919, n. 280.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 31 ottobre 1919.

VITTORIO EMANUELE

PANTANO — SCHANZER.

*Visto, il Guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *novembre* 1919, *n.* 2418 *che autorizza la cessione all'industria privata delle ferrovie a scartamento ridotto costruite dalla autorità militare nel territorio delle operazioni di guerra* (1).

## VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Considerato che durante lo svolgersi delle operazioni militari per esigenze della guerra, il comando supremo ha proceduto alla costruzione di ferrovie a scartamento ridotto nel territorio delle operazioni;

Considerato che venute a mancare le necessità di ordine militare, quelle ferrovie dovranno essere consegnate dall'Amministrazione della guerra all'autorità civile;

Considerata l'opportunità di concedere l'esercizio delle dette ferrovie all'industria privata non riscontrandosi la convenienza di un esercizio diretto da parte dello Stato;

Visto il testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 gennaio 1920, n. 1.

concesse all'industria privata, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere alla industria privata l'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto costruite dall'autorità militare nel territorio che fu teatro delle operazioni di guerra.

Art. 2.

Alle concessioni di cui al precedente articolo potrà accordarsi una sovvenzione chilometrica annua entro il limite massimo di lire cinquemila e per un periodo di tempo non superiore ai dieci anni.

Le concessioni medesime saranno subordinate alle condizionì generali e speciali che verranno stabilite di volta in volta dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3.

Alla spesa occorrente per le dette sovvenzioni, sarà provveduto mediante stanziamento in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, da istituirsi con decreto del ministro del tesoro.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 22 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE

NITTI — PANTANO - SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1919, *n.* 2321 *che istituisce una commissione allo scopo di provvedere alla sistemazione dei ferrovieri ex-combattenti, degli avventizi che ne abbiano diritto, in esecuzione delle disposizioni di cui ai Regi decreti* 2 *settembre* 1919, *numeri* 1588 *e* 1631, *e abolisce altresì i giudizi riservati nelle note informative* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

A deroga delle disposizioni vigenti, all'accertamento delle condizioni di servizio ferroviario e militare, di cui ai R. D. 2 settembre 1919, nn. 1588 e 1631 ed alla esecuzione ed applicazione di tutte le disposizioni comprese nei decreti stessi provvederà una Commissione, presieduta dal sottosegretario di Stato per i trasporti e composta di funzionari delle ferrovie dello Stato e di agenti scelti fra gli interessati, nominati con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari con l'intervento di un rappresentante il Ministero della guerra.

### Art. 2.

In eccezione al disposto dell'art. 2 del R. D. 2 settembre 1919, n. 1588, una parte degli aiutanti applicati riassunti o mantenuti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 gennaio 1920, n. 1.

in servizio, ai sensi di detto articolo, potrà, per esigenze di servizio, su determinazione della Commissione di cui al precedente articolo, essere destinata agli uffici con la qualifica transitoria di aiutante applicato (grado 12°).

Art. 3.

Per gli ex-avventizi delle ferrovie dello Stato che al 30 giugno 1919 si trovavano sotto le armi come richiamati e siano, dopo il congedamento, riassunti in servizio a norma del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, la nomina in prova avrà decorrenza dal 30 giugno detto ai soli effetti dell'anzianità di servizio.

La nomina a stabile sarà conferita dopo compiuto effettivamente il prescritto periodo di prova, ma con la decorrenza che sarebbe spettata se l'agente avesse ripreso servizio al 30 giugno 1919.

Art. 4.

Per gli agenti che, riusciti idonei in concorsi banditi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non poterono ottemperare all'invito di assumere servizio, perchè richiamati alle armi a causa della guerra, la decorrenza della nomina in prova sarà considerata come avvenuta ai soli effetti dell'anzianità di servizio. dalla data in cui essi avrebbero potuto iniziare il loro servizio, senza il richiamo alle armi.

Art. 5.

Le note informative per i funzionari e per gli agenti riguardano esclusivamente la condotta morale, la cultura generale, la conoscenza dei servizi, la disciplina, la diligenza e l'operosità; per gli agenti di grado inferiore all'11° basta un giudizio complessivo.

È abolito qualunque giudizio riservato ed è vietato di tenere

conto di informazioni che siano in contraddizione con le qualifiche definitivamente attribuite ai funzionari ed agenti.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1919, *n.* 2367, *che modifica l'articolo* 16 *del decreto-legge Luogotenenziale* 23 *maggio* 1918, *n.* 740, *concernente l'Ente autonomo del porto di Milano* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 740;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici:

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'art. 16 del decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 740, viene modificato come segue:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 dicembre 1919, n. 303.

« Lo Stato, la provincia ed il comune di Milano contribuiranno nella spesa per la costruzione del nuovo porto di Milano e per le opere di miglioramento della darsena di Porta Ticinese, secondo il riparto stabilito dall'art. 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione interna e sulla fluitazione, e dell'art. 3 del regolamento relativo, approvato con Regio decreto 17 novembre 1913, n. 1514.

« Le quote di contributo saranno determinate in base alle spese sostenute dall'azienda portuale in ciascun esercizio finanziario di cui verrà presentato il conto consuntivo entro il mese di gennaio successivo.

« Entro il primo trimestre di ciascun anno saranno stabilite dal Ministero del tesoro le quote di contributo a carico degli Enti interessati, le quali verranno corrisposte mediante altrettante serie di 35 annualità posticipate, comprensive dell'interesse 5.25 % e dell'ammortamento decorrenti dal 1° gennaio predetto.

« Qualora l'Azienda portuale potesse ottenere i capitali occorrenti ad un saggio minore del 5.25 %, le annualità di cui sopra saranno corrispondentemente ridotte; non si farà invece luogo a variazioni delle annualità ove il saggio dei prestiti sia per risultare più elevato.

« La contribuzione degli Enti interessati è limitata alla spesa di L. 37,870,000 e di L. 1,040,000, rispettivamente risultante dai progetti, di cui all'art. 2, fatta riduzione degli interessi durante la costruzione per l'accordata liquidazione graduale delle annualità. Se il costo delle opere riuscisse superiore, non si liquideranno, per la eccedenza, ulteriori serie di annualità, salvo, per quanto riguarda il comune di Milano, il disposto dell'art. 18.

« Trascorso il primo decennio per ciascuna serie di annualità è data facoltà alle Amministrazioni contribuenti di riscattare, col preavviso di un anno, in qualsivoglia epoca le annualità non ancora scadute versando in una sola volta il valore capitale corrispondente al saggio, cui le annualità stesse furono calcolate ».

Il presente decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

**del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.**

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1919, *n.* 2460, *che autorizza modificazioni temporanee all'ordinamento delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per la durata di sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto il Governo è autorizzato a provvedere per decreto Reale, su proposta del ministro per i trasporti, di concerto col ministro del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri:

a) alle modifiche d'ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato e del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ed alle disposizioni intese a semplificare i servizi, diminuire

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 gennaio 1920, n, 5.

le spese di amministrazione e di esercizio e sistemare il personale in servizio presso il Ministero;

*b*) ai collocamenti in quiescenza di funzionari appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie di Stato e del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, di grado non inferiore a quello di ispettore capo o di capo divisione, in relazione alle introdotte modifiche, corrispondendosi il trattamento di cui all'art. 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429, a coloro che non abbiano raggiunto l'età o compiuto gli anni di servizio necessari per il conseguimento della pensione, quando non preferiscano di essere collocati in disponibilità;

*c*) ai collocamenti a riposo, alle nomine, promozioni ed assegnazioni dei funzionari delle ferrovie di Stato con qualifiche non inferiori a quelle del secondo grado incluso.

Le assunzioni del personale debbono essere deliberate dal Consiglio dei ministri, fatta eccezione per gli avventizi richiesti da saltuarie momentanee esigenze e da assumersi per un periodo non superiore a tre mesi in un anno ed a due mesi consecutivi.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *che nomina il capo divisione delle ferrovie dello Stato, comm. ing. Fermo Marini, capo compartimento di 2ª classe.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 959;

Visto l'art. 86 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2460;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il capo divisione delle ferrovie dello Stato sig. comm. ingegnere Fermo Marini è nominato capo compartimento di 2ª classe delle ferrovie dello Stato a decorrere dal 15 gennaio 1920.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE

NITTI - DE VITO.

DECRETO MINISTERIALE 31 *dicembre* 1919 *relativo alle modalità per rendere intrasmissibili i biglietti per l'occupazione dei* **posti** *nelle carozze a letto* (1).

## IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
### PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto il decreto Reale 9 ottobre 1919, n. 2159;

DECRETA:

### Art. 1.

All'atto della prenotazione dei posti presso le agenzie e gli uffici di vendita della Compagnia internazionale delle carozze a letti, deve essere dichiarato il nome e cognome della persona dalla quale il posto sarà occupato.

In nessun caso è ammessa la proroga della data di validità del biglietto per il posto a letto, nè la sostituzione del titolare del biglietto stesso con altro viaggiatore.

### Art. 2.

Il viaggiatore è tenuto a provare in partenza la propria identità personale tanto al conduttore della Compagnia, quanto al personale di controllo delle ferrovie dello Stato.

### Art. 3.

Il viaggiatore che non occupi il posto prenotato, in partenza dalla stazione designata, perde il diritto all'occupazione del posto stesso, che rimane perciò a disposizione del pubblico, e non ha titolo al rimborso del relativo supplemento, nemmeno quando il posto venga dalla Compagnia rivenduto ad altro viaggiatore.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 gennaio 1920, n. 3.

---

### Art. 4.

Chi usa o tenta di usare di un posto da altri prenotato, è tenuto a pagare nuovamente il prezzo del posto per il percorso indicato sul biglietto, e l'importo relativo è devoluto in parti uguali all'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato e alla Cassa di previdenza per il personale della Compagnia internazionale delle carrozze a letti.

### Art. 5.

La penalità di lire cento, prevista dall'art. 8 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159 a carico di chi cede il posto prenotato e di chi usa o tenta di usare del posto da altri prenotato, è devoluta: per L. 25 come premio all'agente che scopre l'abuso: e per L. 75 in parti eguali ai due Enti indicati nell'articolo precedente.

Roma, 31 dicembre 1919.

*Il ministro*: DE VITO.

# COMUNICATO

La R. Prefettura di Caltanissetta ha fatto conoscere di avere disponibile un residuo di L. 10,270 delle erogazioni sinora fattele, in favore dei Comitati di assistenza civile di quella provincia, che hanno presentemente cessato di funzionare, dal ricavato della sottoscrizione ferroviaria dell'1 % a favore delle famiglie dei richiamati e della Croce Rossa.

A tale somma deve poi essere aggiunta l'ultima quota fissata per la detta provincia in L. 730 e dedotta dal residuo attivo della sottoscrizione medesima, che è stata definitivamente chiusa come è noto, al 31 gennaio 1919.

Ora, tenendo presente come, in relazione anche al disposto dell'art. 14 del testo unico 5 maggio 1918, n. 666, sul contributo obbligatorio dell'assistenza civile, sia consigliabile che il fondo in parola venga destinato a favore di orfani di guerra, questa Direzione generale ha in animo di devolvere la suaccennata somma complessiva di L. 11,000 a favore della «*Fondazione Elena di Savoia*», istituita appunto per l'assistenza ai figli dei ferrovieri morti, dispersi o mutilati in servizio ferroviario o militare durante la guerra.

Qualora pertanto entro un mese dalla data di pubblicazione del presente comunicato non venga dalla maggioranza dei sottoscrittori manifestata una contraria intenzione, si procederà senza altro alla erogazione delle suddette L. 11.000 in favore della prefata Fondazione.

---

**Ordine di servizio N. 6.** (M. C.).

**Servizio cumulativo fra ferrovie secondarie.**

A datare dal 1° febbraio 1920, viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. O., di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e fere

tri fra le stazioni e scali delle Amministrazioni sottoindicate in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi:

Società nazionale di ferrovie e tramvie (linee Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo, Orbetello-Porto S. Stefano, Soresina-Soncino), Ferrovie Reggio E.-Ciano D'Enza, Terni- Ponte S. Giovanni-Umbertide, Mandela-Subiaco, Padova-Piazzola, Cancello-Benevento, Ferrovia di Valle Senio, Ferrovie Salentine (Lecce-Francavilla F. con diramazione Novoli-Nardò C., Nardò-Tricase-Maglie, con diramazione Casarano Gallipoli, Società Veneta (linee Conegliano-Vittorio, stazione per la Carnia-Villa Santina, Udine-Cividale, Parma-Guastalla-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio-Stia, Ferrara-Copparo, Ferrara-Cento-Persiceto, Adria-Piove, Thiene-Rocchette-Asiago) Società di navigazione « Lariana ».

Per l'eseguimento e la tassazione dei detti trasporti, per l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le amministrazioni suaccennate, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della rete dello Stato quale Amministrazione intermedia.

In relazione a quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte alle pagine 34, 35, 36 e 37 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e in tutte le altre pubblicazioni relative ai servizi stessi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 9 e 22.

---

## Ordine di servizio N. 7. (M.).

### Servizio merci a Milano P. R.

(Vedi ordine di servizio N. 188-1916).

La Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo e C. è subentrata alla Ditta Pozzi e C. nella concessione del raccordo con la stazione di Milano P. R.

Di conseguenza, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » in calce alla pag. 36, alla nota (9), devesi depennare il nome della Ditta « Pozzi e C. » ed aggiungere quello della « Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo e C. ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Circolare N. 5. (M.).

### Attivazione del servizio dei telegrammi privati e di Stato negli Uffici telegrafici interni dei Servizi Trazione e Veicoli in Firenze.

A datare dal 20 gennaio 1920 gli uffici telegrafici interni dei Servizi Trazione e Veicoli in Firenze assumeranno il servizio dei telegrammi privati e di Stato limitatamente al ricevimento dei telegrammi stessi diretti ai detti Servizi ed alla trasmissione di quelli presentati dai funzionari, dagli impiegati e dalle persone che per rapporti di affari con la nostra Amministrazione vengano eventualmente a trovarsi presso le sedi dei nominati Servizi.

L'orario da osservarsi dai predetti Uffici telegrafici sarà dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18 durante tutto l'anno.

---

## Circolare N. 6. (C.).

### Trasporti dei militari, delle merci e del bestiame appartenenti ai governi alleati.

(Vedi ordine di servizio n. 112-1919).

A partire dal 16 gennaio 1920 cessano di aver vigore sulle ferrovie dello Stato tutte le facilitazioni finora consentite pei viaggi e pei trasporti degli eserciti e delle armate delle nazioni alleate.

Dall'anzidetta data restano pertanto abrogate le norme riguardanti i trasporti dei governi alleati contenute nell'ordine di servizio n. 112-1919, ed i trasporti stessi, tanto di persone, come di cose, *qualunque ne sia la motivazione*, dovranno aver luogo sempre a pagamento in base alle tariffe e condizioni vigenti pei trasporti del pubblico.

Si fanno vive raccomandazioni al personale delle stazioni e di controlleria per la regolare applicazione della suaccennata disposizione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 9 *e* 22.

## Comunicazioni.

# Opera di previdenza a favore del personale.

*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641, *modificata dal decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1918, *n.* 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 42 del 16 ottobre 1919, la Giunta dell'Opera di presidenza ha approvato, a tutto il 31 dicembre 1919 le seguenti liquidazioni:

| LIQUIDAZIONI | Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge) | | | | Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge). | | Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge). | | Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ad agenti | | a famiglie | | | | | | ad agenti | | a famiglie | |
| | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo |
| Approvate dal 1° ottobre 1919 a tutto il 31 dicembre 1919. | 396 | 647.817,92 | 331 | 258.967,88 | 215 | 78.286 — | 7 | 2.160 — | 8 | 228.57 | 4 | 105.90 |
| Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1919 al 30 settembre 1919. | 439 | 820.286,89 | 445 | 289.248.17 | 316 | 111.629 — | 11 | 4.008 — | 12 | 397,85 | 6 | 96.87 |
| Si ha un totale nel 1° semestre dell'esercizio 1919-1920. | 835 | 1.468.104,81 | 776 | 548.216,05 | 531 | 189.915 — | 18 | 6.168 — | 20 | 626.42 | 10 | 202.77 |

*Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il* 30 *settembre* 1919, *le seguenti concessioni*:

1. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati.

(Art. 1, n. 2, lettera *c* della legge).

Tullio, orfano dell'aiutante applicato, pensionato Petrucci Alfredo (59235): L. 240 annue, con decorrenza 1° novembre 1916.

Mario, orfano del capo gestione di 2ª classe D'Uva Pasquale (76153): L. 310 annue, con decorrenza 1° gennaio 1920.

---

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *c* della legge).

1) COSCIA Maria, vedova del cantoniere GUIDOBONO Federico (129102): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1929.

2) LIVIABELLA Annunziata, vedova del cantoniere ANTONINI Francesco (140471): L. 300 annue, con deceorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1925.

3) NICCO Giovanna, vedova dell'operaio di 2ª categoria BUNINO Domenico (125835): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1927.

4) FASSIO Fiorentina, vedova del cantoniere BALDINI Primino (174895): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1929.

5) BARBOTTI Santa, madre dell'aiutante applicato ROSSINI Valentino (159278): L. 300 annue, vitalizie con decorrenza 1° luglio 1919.

6) ZOVATTO Luigia, madre dell'assistente di stazione di 2ª classe MARINI Melchiorre (38675): L. 300 annue, vitalizie con decorrenza 1° agosto 1919.

7) CIGLIUTTI Maddalena, vedova dell'applicato ODDONE Luigi (153815): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1924.

8) POLLASTRI Amelia, vedova del deviatore MARGHERI Virgilio (135138): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1924.

9) CENTENARO Elisabetta, vedova del cantoniere LEANDRI Luigi (135138): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1925.

10) CRAGNOLINI Luigia, vedova dell'assistente tecnico FUSCHINI Paolo: L. 360 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1924.

11) CASCELLA Marianna, vedova del manovale MARANO Edoardo (126277): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1927.

12) PORRO Maria, vedova del manovale SACCHI Edmondo (151369): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1927.

13) BONFIGLIOLI Clementa, vedova del cantoniere CAPELLI Alberto (129769): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1924.

14) BRACCIOTTI Giulia, vedova del frenatore PIERACCIOLI Guglielmo (134054): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1924.

15) CASOLI Emilia, vedova del manovale NIGI Giovanni (159068): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1919 e fino al 31 ottobre 1924.

16) IULE Assunta, vedova del cantoniere CALDARULO Vincenzo (162417): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1925.

17) BETTINI Maria, vedova del manovale SADOCCHI Salvatore (181497): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1929;

18) CHIUSOLO Maria, vedova del manovale GIANNANTONIO Nazzareno (144597): L: 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1929.

19) GOBBI Valeria, madre del macchinista BARONCELLI Adelmo (71656) L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1919.

20) NATALINI Agnese, vedova del cantoniere SALVUCCI Eusebio (140474): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1924.

21) RIGHES Maria, vedova del cantoniere BINOTTO Martino (173909): L. 300 annue, con decorrenza 1 luglio 1919 e fino al 30 giugno 1925.

22) Rustichini Zelinda, vedova dell'assistente di stazione di 2ª classe Monaldi Ginetto (129494): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1925.

23) Foti Antonia, vedova dell'operaio di 2ª categoria Buscemi Giulio (170865): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1924.

24) Amarante Amalia, vedova del manovale Croce Ernesto (171324): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1925.

25) Colini Zaira, vedova dell'applicato Ippoliti Valerio (148430): L. 360 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1925.

26) Frigerio Anna, vedova del manovale Spada Dalmazio (160900): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1919 e fino al 31 luglio 1925.

27) Pricolo Rosaria, vedova dell'operaio di 2ª categoria Giannoccari Adolfo (151036): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1924.

28) Beduschi Ines, vedova del manovale Carminati Cerindo (149422): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1925.

3. — Ricoveri di orfani in istituti di educazione ed istruzione.
(Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1) Emilia, orfana del manovale Alfano Achille (126831).

2) Orlando, orfano dell'accenditore Dionisi Ernesto (120709).

3) Luigi, orfano del conduttore capo Licci Polidoro (34045).

4) Giusto, orfano dell'usciere di 1ª classe Bottaro Mario (4132).

5) Rinaldo, orfano del guardiano Ingrosso Donato (32267).

6) Aldo, orfano dell'operaio di 1ª classe Quaranta Pietro (150081).

7) Modesto, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe Biagiotti Arnaldo (138506).

8) Tullio, orfano dell'aiutante applicato pensionato Petrucci Alfredo (59235).

9) Gino, orfano del cantoniere Morgia Antonino (43462).

10) Francesco, orfano dell'operaio di 2ª categoria De Rienzo Domenico (131101).

11) Carmela, orfana del cantoniere D'Angelo Gerardo (116405).

12) Antonino, orfano del frenatore La Rosa Lucio (4564).

13) Antonio, orfano del macchinista Leggieri Luigi (85956).

14) Alfredo, orfano del guardiano Lombardo Cosimo (63620).

15) Filomena, orfana del manovratore Fasci Domenico (117598).

16) Arrigo, orfano del conduttore capo Giovacchini Pasquale (34481).

17) Santo, orfano del manovale Carbonaro Domenico (147665).

18) Arturo, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe Berni Alfredo (40560).

19) Aldo, orfano dell'operaio di 1ª categoria Carbone Antonio (109242).

20) Giovanni, orfano del manovale Assirelli Giuseppe (150826).

21) Giuseppe orfano del cantoniere Brandolini Federico (116402).

22) Antonino, orfano del manovale Bottiglieri Giuseppe (119489).

23) Mario, orfano dell'applicato Porta Salvatore (107201).

24) Romolo, orfano del deviatore Compagnoni Pietro (144240).

25) ITALO, orfano dell'applicato GUARNIERI Benedetto (72240).

26) GILDA, orfana dell'assistenze di stazione di 2ª classe SACCHELLI Ernesto (103327).

27) MARIO, orfano del cantoniere VOLPI Francesco (37137).

28) MARIO, orfano del capo gestione di 2ª classe D'UVA Pasquale (76153).

29) SALVATORE, orfano del guardafreno DONADIO Salvatore (76730).

30) GINO, orfano del conduttore capo CECCHI Carlo (32262).

31) MANLIO, orfano del macchinista GIUDICI Nello (124200).

32) VITO-ANTONIO, orfano del capo stazione di 3º grado SORIO Raffaele (62219).

33) VITTORIO, orfano del deviatore LAURENTI Domenico (28241).

34) VINCENZO, orfano dell'operaio di 1ª categoria D'ALFONSO Luigi (143399).

35) ATTILIO, orfano del capo conduttore RESINI Angelo (40774).

36) ANTONIO, orfano del manovale FUSCO Domenico (109213).

37) LUIGI, orfano del deviatore DI VIRGILIO Vincenzo (104999).

38) GIUSEPPE, orfano del cantoniere FEOLA Agostino (102757).

39) SALVATORE, orfano del S°. capo magazzino GRECO Giuseppe (111180).

40) ELENA, orfana dell'operaio di 1ª categoria NATALE Francesco (89546).

41) GIOVANNI, orfano dell'operaio di 1ª categoria PARI Guerrino (130104).

42) FULVIO, orfano del sorvegliante della linea CHIODO Antonio (69191).

REVOCHE DI RICOVERI.

1) NICOLA, orfano del cantoniere D'ANGELO Gerardo (116405); (vedi Bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

2) CORRADINA, orfana del frenatore LA ROSA Lucio (4564); (vedi boleittino n. 28 dell'11 luglio 1918).

3) UGO, orfano dell'applicato PORTA Salvatore (107201); (vedi bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

4) UMBERTO, orfano del deviatore LAURENTI Domenico (28241); (vedi Bollettino n. 42 del 16 ottobre 1919).

5) FRANCESCO, orfano dell'operaio di 1ª categoria CREMA Menotti (89023); (vedi Bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

6) ANNA, orfana del guardiano BRIGUGLIO Salvatore (5016); (vedi Bollettino n. 14 del 3 aprile 1919.

7) FLORA, orfana dell'applicato principale tecnico LARDANI Eurino (39905); (vedi Bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

NOMINE DI PATRONI.

Giusta l'articolo 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

A COTRONE, il signor GATTA ing. Felice - Ispettore principale della sezione lavori di Catanzaro.

A PARMA, il signor SINIGAGLIA cav. Antonio - Capo stazione principale.

A VERONA, il signor COMINACINI Urbano - Segretario principale di quella sezione lavori.

A RIETI, il signor MARIANI Alberto - S°. Ispettore del riparto movimento di Aquila.

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 2ª | Deleg. suppl. | **Fiore** dott. Umberto – ispett. – Uff. contr. prod. Ancona. | 12. 11. 919. Dimissionario dal servizio. |
| 3ª | Id. | **Chinigò** Francesco – segretario princ. – Serv. ragioneria Roma sez. int. | **Chinigò** cav. Francesco – segretario princ. – Serv ragioneria – Roma sez. int. |
| 4ª | Id. | **Cherubini** Raffaele – segretario tecnico capo – Div. lav. Bologna. | Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Bologna. |
| 6ª | Rappresentante | **Comoglio** geom. Pietro – segretario princ. – Div. mov. Torino. | 1. 12. 919. In aspettativa. |
| 6ª | Rappr. suppl. | **De Sanctis** Gaetano – segretario di 1ª cl. – Serv. ragioneria. | Incaricato temporaneamente delle funzioni di rappresentante della 6ª categoria. |
| 17ª | Deleg. suppl. | **Vergoni** cav. Augusto – capo deposito principale – Dep. loc. Bologna. | **Vergoni** cav. Augusto – capo deposito superiore – Dep. loc. Bologna. |
| 19ª | Delegato | **Lo Russo** Antonio – fuochista – Dep. loc. Taranto. | **Lo Russo** Antonio – macchinista di treni a vapore – Dep. loc. Taranto. |

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

## Trasporto cose - Regime di guerra: clausola sul rischio e pericolo.

1. — *Le due facoltà, accordate nel regime di guerra, alle ferrovie dello Stato con l'art. 1°, g. del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, di sospendere e limitare i trasporti di cose o di accettarli soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente, sono l'una dall'altra indipendenti. Onde l'accettazione di un trasporto, anche in condizioni difficili di esercizio, non si può imputare a colpa delle ferrovie e non vale a trasferire su di esse il rischio e pericolo.*

2. — *Dei trasporti accettati a rischio e pericolo del mittente la ferrovia non risponde, a meno che sia provato che causa del danno è un fatto della medesima in nessun modo dipendente dalle condizioni create all'esercizio ferroviario dello stato di guerra* (1).

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 22 ottobre; 8 novembre 1919 (*Pres. ff.* Palladino; *Est.* Millo; P. M. Benedetto - concl. conf.) — Ferrovie Stato ricorrenti contro Ditta Selleri.

### IN FATTO.

Si rileva dalle sentenze del Tribunale di Bologna e da quella della Corte di Appello di Bologna, che nel giorno 2 aprile 1917 la Ditta Cantoni e Pugliesi spediva dalla stazione di Mantova a grande velocità all'indirizzo della Ditta Coniugi Selleri di Bologna tre colli di tessuti di cotone, la spedizione giunta a Bologna rimase in sosta nel magazzino della grande velocità, in attesa di essere ritirata dalla destinataria. Ma nella notte del 9 al 10 apri-

(1) Per i precedenti, sulla questione della clausola del rischio e pericolo, vedansi sentenze pubblicate nella Parte IV del Bollettino 1918, pag. 355 e 1919, pag, 145, 233, 249, 261.

le 1917 scoppiava nello stesso magazzino un grave incendio, che in breve distruggeva tutto il capannone e con esso anche i tre colli suindicati.

Per questo fatto la Ditta Selleri, esaurito il procedimento del reclamo in via amministrativa senza utile risultato, con citazione 7 agosto 1917 domandò un'indennità di L. 6.164,81 quale importo dei tessuti bruciati. L'Amministrazione ferroviaria convenuta oppose che il trasporto era stato accettato a rischio e pericolo dello speditore, in base al R. decreto 15 aprile 1915 ed ai relativi manifesti del Comando Supremo e che essendo perciò presunta la sua irresponsabilità e non risultando che l'incendio fosse avvenuto per un fatto non dipendente dalle condizioni create all'esercizio ferroviario dallo stato di guerra, dovevasi negare qualsiasi risarcimento. Ciò stante la Ditta Selleri dedusse otto capitoli di prova testimoniali su circostanze atte, a suo dire, a stabilire la colpa dell'Amministrazione.

Ma il Tribunale con sentenza 27 aprile e 14 maggio 1918, li respinse perchè irrilevanti ed assolvette l'Amministrazione ferroviaria da ogni domanda della ditta attrice.

Su appello della Ditta soccombente la Corte di Appello di Bologna, per contro, ritenne influenti per stabilire la colpa delle ferrovie, i fatti articolati nel 1°, nel 2° e nel 4° capitolo di prova per testi ed ammise soltanto i primi due, perchè era pacifico in causa il fatto articolato nel 4°, vale a dire che nel magazzino incendiatosi esistevano 5 latte di benzina. I capitoli (1° e 2°) ammessi sono del seguente tenore:

1°. Che l'incendio avvenuto nella stazione delle ferrovie dello Stato di Bologna il giorno 10 aprile 1917, alle ore 4 circa, si sviluppò nel centro del magazzino arrivi grande velocità in un mucchio di scope e di stracci imbevuti di benzina e di petrolio, provenienti dai rifiuti di altre stazioni, che si trovavano a contatto delle merci, sebbene presentassero un grande pericolo e che furono la causa determinante dell'incendio.

2°. Che in detto magazzino non si trovava una guardia, nè il giorno dell'incendio, nè i giorni antecedenti, cosicchè questo prese subito grandi proporzioni.

Avverso tale sentenza hanno ricorso per Cassazione le ferrovie, denunciando col primo motivo la violazione dell'art. 1 let-

tera *g* del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 e dei manifesti 29 maggio ed 8 novembre 1915 del Comando Supremo, col secondo motivo, la violazione degli articoli 1151 e 1229 del Codice civile ed un altro difetto di motivazione nonchè di contraddizione tra la motivazione ed il dispositivo.

## IN DIRITTO

Considera che il ricorso delle Ferrovie si presenta fondato in ogni sua parte.

Invero la Corte di Bologna, pur riconoscendo che il magazzino delle merci a grande velocità era stato ridotto, perchè ne era stato ceduto una parte alla Croce Rossa e che per interruzioni del servizio a piccola velocità erano aumentate le spedizioni a grande velocità, ammise la Ditta attrice a provare con testimoni che l'incendio si era sviluppato nel centro di detto magazzino in un mucchio di scope e di stracci imbevuti di benzina e di petrolio, provenienti dai rifiuti di altre stazioni e che si trovavano a contatto di altre merci. Tale fatto la Corte ritenne colposo ed indipendente dalla guerra, sebbene questa avesse dato luogo all'ingombro in detto magazzino, perchè « essendosi con l'avviso al pubblico del maggio 1915 disposto che i trasporti sarebbero stati accettati soltanto subordinatamente alle esigenze militari, bastava che di tale disposizione si fosse avvalsa l'Amministrazione per esimersi da eventuali responsabilità, non accettando trasporti, quando per dette esigenze non fosse stata in grado di prestare con la diligenza rigorosa alla quale è tenuta in tempi ordinari, ma almeno quella diligenza e prudenza comune, alla quale non può sottrarsi un contraente e che era compatibile anche con la stato di guerra ».

Ora in tale ragionamento si riscontra una violazione del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672. Pel medesimo, infatti (art. 1 lett. *g*) il Comando Supremo dell'esercito era autorizzato a « sospendere o limitare i trasporti di merci, di bagagli, bestiame, veicoli, ecc. per il pubblico ed accettarli soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente » e per i manifesti successivi dello stesso Comando: « i trasporti dovevano essere accettati subordinata-

mente alle esigenze militari ed in ogni caso a tutto rischio e pericolo degli speditori ». Adunque le Ferrovie avevano anzitutto il diritto di non accettare trasporti ordinari se questi non erano effettuabili, senza pregiudizio di quelli militari.

Per di più, qualora avessero creduto di poterli accettare avevano sempre diritto di eseguirli a rischio e pericolo degli speditori, senza obbligo da parte loro di usare quella diligenza e prudenza comune cui accenna la sentenza denunciata sibbene soltanto con l'obbligo di usare quella diligenza e prudenza loro consentita dalle condizioni di guerra ed ispecie dai trasporti militari. In sostanza la Corte Bolognese ritenne responsabili le ferrovie precisamente perchè queste non si erano avvalse della facoltà di rifiutare la spedizione diretta ai Selleri, mentre esse avrebbero saputo di non potere usare la diligenza comune; per contro, a termini di detto decreto e degli ordini del Comando Supremo dell'Esercito, le Ferrovie avevano il diritto e non il dovere, di rifiutare i trasporti ordinari e qualora li avessero accettati non erano tenuti ad eseguirli che con quella diligenza che le esigenze belliche loro permettevano di usare. È poi da rilevare che la Corte di Appello ha ammesso come colposa per le ferrovie l'esistenza nel magazzino suindicato di stracci e scope provenienti da altre stazioni, dai quali oggetti precisamente sarebbe nato l'incendio.

Ora in conformità della massima ripetutamente sancita da questo Supremo Collegio nella soggetta materia la Corte Bolognese avrebbe dovuto dimostrare non solo che codesto fatto nel periodo normale è vietato dai regolamenti e perciò colposo, ma eziandio che come tale dovesse considerarsi nel periodo di guerra; quando cioè era stato ceduto alla Croce Rossa una parte del magazzino delle merci a grande velocità e quando, come precisamente aveva rilevato la sentenza dei primi giudici (in tale parte non contraddetto dalla Corte di Appello) il trasporto delle merci per i privati doveva essere di necessità effettuato in un ambiente del tutto diverso da quello normale, tumultuoso e pieno di ingombri. Tale dimostrazione manca nella sentenza denunciata onde si appalesa il difetto di motivazione lamentato dall'Amministrazione ricorrente.

Non meno fondata si presenta l'altra doglianza di difetto di motivazione, contenuta nel 2° motivo di ricorso. La sentenza de-

nunciata, invero, ha ritenuto influenti altri due fatti per la responsabilità delle Ferrovie e cioè in primo luogo, l'esistenza al momento dell'incendio nel magazzino merci di cinque latte di benzina, viaggianti per conto dell'autorità militare, in secondo luogo, la mancanza di un guardiano in detto magazzino.

Ora, in ordine al primo, la Corte avrebbe dovuto necessariamente dimostrare per dedurre la rilevanza di codesta circostanza di fatto, che l'incendio nato precisamente sul mucchio di scope e stracci, non si sarebbe propagato alla parte del capannone ove erano ricoverati i colli dei coniugi Selleri, se in quel magazzino non fossero state ricoverate le cinque latte di benzina.

Codesta dimostrazione manca, poichè come tale non può essere considerata la nuda affermazione della sentenza, che cioè la presenza delle cinque latte di benzina « spieghi come e perchè l'incendio prese quelle vaste proporzioni per cui tutto andò distrutto » dal momento che si ignora (e neppure è dedotto a prova) il modo con cui il fuoco si è propagato dal mucchio di stracci al riparto ove erano le latte di benzina e quindi non è escluso che anzichè la benzina vi abbia influito il vento a cui le ferrovie, hanno accennato nel processo verbale dell'incendio.

Altro difetto di motivazione devesi ancora rilevare in ordine alla mancanza di una guardia mentovata nel secondo capitolo di prova testimoniale ammesso con la sentenza denunciata. La Corte Bolognese ha osservato che siffatta mancanza « in controsenso alla prudenza più comune » ed agli stessi regolamenti, ma ha dimenticato l'obbiezione che naturalmente sorge nella specie, vale a dire, se la presenza di codesta persona avrebbe effettivamente impedito l'incendio.

Superfluo è pertanto rilevare ancora la contraddizione di cui è viziata la sentenza denunciata. Dopo avere infatti ritenuto che la presenza nel magazzino delle cinque latte di benzina bastasse, senz'altro, a dichiarare l'Amministrazione responsabile per colpa dell'incendio del capannone, quasi che il fuoco fosse nato da quella benzina, ha emesso la prova sui fatti articolati nei sovratrascritti capitoli, dedotti dalla ditta attrice, per stabilire la colpa della convenuta, senza indicare il motivo per cui, non ostante la considerazione surriferita, essa Corte ha ritenuto che la causa si dovesse prolungare.

Devesi quindi accogliere in ogni sua parte il ricorso delle ferrovie, e, inviandosi la causa per nuovo esame ad altra Corte d'Appello, alla medesima può essere demandato di statuire anche sulle spese di questo grado di giudizio.

## PER QUESTI MOTIVI

La Corte — cassa la sentenza della Corte di Appello di Bologna 9 dicembre 1918, 17 gennaio 1919 e rinvia la causa per nuovo esame alla Corte di Appello di Ancona, la quale provvederà anche sulle spese di questo grado di giudizio.

## Errata-corrige.

Ordine di servizio n. 2 (Bollettino Ufficiale n. 1-1920).

A pagina 5, riga 12ª, devesi aggiungere di seguito a « Palmanova » l'indicazione « Cervignano »; a pagina 12 nel 5° capoverso correggere l'indicazione della pagina 4 in *3* ed aggiungere di seguito a « Torre di Zuino » il nome della stazione di « Udine »; nel successivo capoverso (6°) aggiungere di seguito a « Cervignano » l'indicazione « Portogruaro ». A pagina 17 — Allegato *C* — di contro a « Torre di Zuino », 5ª colonna, rettificare la distanza di km. 903 in km. *893;* a pagina 21 — Allegato *E* — di contro a « Sasseto » rettificare la distanza da Cervignano stazione in km. *86*.

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . . L. **4.00**

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » **8.00**

---

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII - N. 4 | 22 GENNAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



(255) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

---

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1919, *n.* 2320, *che abroga i provvedimenti con cui era affidato a Regi commissari l'esercizio dei porti di Genova, Napoli, Civitavecchia e Livorno* (1).

## VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

Ritenuto che sono venute meno le ragioni per cui l'esercizio dei porti di Genova, Napoli, Civitavecchia e Livorno venne affidato a Regi commissari straordinari;

Udito il Consiglio di ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto coi ministri dei trasporti marittimi e ferroviari, del tesoro, delle finanze, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

A decorrere dal 15 dicembre 1919 sono abrogati:

1° il decreto Luogotenenziale 18 aprile 1918, n. 541, che istituì un R. commissario presso il Consorzio autonomo del porto di Genova;

2° il decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 839, che affidò ad un R. commissario straordinario l'esercizio del porto di Napoli;

3° il decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 994, che affidò ad un R. commissario straordinario l'esercizio del porto di Civitavecchia;

4° il decreto Luogotenenziale 12 settembre 1918, n. 1378,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1920, n. 8.

che affidò ad un R. commissario straordinario l'esercizio del porto di Livorno.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER — TEDESCO — ALBRICCI — SECHI — PANTANO — VISOCCHI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 30 *novembre* 1919, *n.* 2462 *che istituisce un Ente autonomo con la denominazione di «Ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio», con sede in quest'ultima città, per la costruzione e l'esercizio delle opere di quei porti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stao pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze e dei traporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 14 gennaio 1920, n. 10.

### Art. 1.

È istituito per la durata di anni settanta un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio », con sede in Porto Maurizio, per la cosruzione e l'esercizio delle opere di quei porti.

L'Ente sarà amministrato da un Consiglio composto di :

*a)* un presidente nominato con R. decreto, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro dei traporti marittimi e ferroviari;

*b)* due funzionari, uno tecnico ed uno amministrativo, del Ministero dei lavori pubblici, nominati dal ministro;

*c)* un membro nominato dal ministro del tesoro;

*d)* un membro nominato dal ministro delle finanze;

*e)* due membri (uno in rappresentanza delle ferrovie dello Stato ed uno dell'Amministrazione della marina mercantile), nominati dal ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

*f)* un rappresentante della provincia di Porto Maurizio e due per ciascuno dei comuni di Porto Maurizio e di Oneglia, eletti rispettivamente dal Consiglio provinciale e dai Consigli comunali, anche fuori del proprio seno;

*g)* un rappresentante della Camera di commercio di Porto Maurizio.

Le prime nomine dei componenti il Consiglio di amministrazione saranno fatte entro due mesi dalla data del presente decreto.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice presidente.

Il presidente ed i membri del Consiglio di amministrazione durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Le attribuzioni del Consiglio e del presidente saranno fissate dal regolamento, di cui al successivo articolo.

### Art. 2.

Il Consiglio di amministrazione presenterà entro due mesi dalla sua costituzione, ai ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro il regolamento per il funzionamento dell'Ente, da approvarsi, con le eventuali modifiche, mediante Regio decreto, su proposta dei ministri anzidetti.

Art. 3.

Su rpoposta del ministro dei lavori pubblici, di concetto con gli altri ministri interessati, il Governo del Re ha facoltà, per gravi motivi, di sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone le funzioni ad un Regio commissaro per la durata di non oltre sei mesi, salvo proroga, che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 4.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 25 novembre 1919 fra i rappresentanti dei Ministeri dei lavori pubblici, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e delle finanze ed i rappresentanti dei comuni di Porto Maurizio e di Oneglia per la concessione all'Ente, di cui all'art. 1, della costruzione e dell'esercizio delle opere e della gestione delle aree nella convenzione stessa indicate.

Art. 5.

Per far fronte alle spese, che gli competono, l'Ente portuale disporrà dei seguenti mezzi finanziari:

*a*) rimborso da parte dello Stato delle spese sostenute dall'Ente per la esecuzione delle opere di 1ª categoria nel porto di Porto Maurizio, e cioè delle opere di prolungamento del molo foraneo;

*b*) quota a carico dello Stato nelle spese per l'esecuzione delle altre opere di cui al n. 1, dell'art. 2 della convenzione;

*c*) contributo, nella misura di legge, degli Enti interessati alle spese, di cui alla precedente lettera, ed a quelle di cui all'articolo 12 della convenzione;

*d*) proventi di concessioni di uso, o di affitti di aree, fabbricati, impianti, locali e meccanismi, di cui gli è affidata la gestione;

*e*) proventi di tasse portuali;

*f*) rimborso da parte dei privati della spesa occorrente per

risarcire i danni arrecati alle opere, impianti, ecc. in contravvenzione alle norme per la polizia tecnica del porto;

*g*) proventi eventuali da oblazioni e contributi volontari, da operazioni finanziarie consentite per legge e da qualsiasi altra causa.

### Art. 6.

Le quote di contributo a carico degli Enti interessati ai due porti, saranno determinate in relazione alla spesa capitale occorsa in ogni esercizio e saranno dagli Enti debitori direttamente pagate all'Ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio

Le quote relative alla costruzione delle opere concesse saranno versate dagli Enti predetti in venti annualità in cui furono eseguite le opere.

Le quote relative alle spese, di cui all'art. 12 della convenzione, saranno versate dagli Enti medesimi in un'unica rata nell'esercizio successivo a quello, in cui le spese stesse furono dall'Ente erogate.

### Art. 7.

È data facoltà all'Ente portuale di imporre e riscuotere:

*a*) una tassa portuale, che non potrà superare lire una per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nell'ambito dei porti;

*b*) una tassa supplementare di ancoraggio che non potrà superare centesimi cinquanta per tonnellata di stazza netta sui piroscafi che approdano nell'ambito suddetto.

La tassa di cui alla lettera *a*), verrà accertata e riscossa con procedimento da concordarsi con l'amministrazione doganale.

La tassa supplementare di ancoraggio, di cui alla lettera *b*), verrà accertata e riscossa con il procedimento stabilito per la tassa principale di ancoraggio.

Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente portuale.

### Art. 8.

Per la provvista dei fondi necessari alla sua costituzione e funzionamento l'Ente ha facoltà di contrarre prestiti ammortizzabili nel periodo della concessione. La Cassa dei depositi e pre-

stiti è autorizzata a concedere all'Ente anticipazioni e mutui per la esecuzione delle opere per un periodo di ammortamento di anni cinquanta.

### Art. 9.

Le opere contemplate nel progetto 16 agosto 1919, sono dichiarate di pubblica utilità: alle relative espropriazioni, cui provvederà l'Ente portuale gradualmente a seconda del bisogno, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2989 sul risanamento della città di Napoli.

L'Ente potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione, in contraddittorio con gli interessati, o, in mancanza, con l'intervento di due testimoni, dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti, che ai terzi possano competere.

Il verbale di consistenza, di cui sopra, equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

### Art. 10.

Tutti i redditi di qualunque natura di pertinenza dell'Ente nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte su terreni, sui fabbricati, di ricchezza mobile ed a qualsiasi altra imposta e tassa.

Fino all'anno 1933 incluso non saranno assoggettati ad alcuna tassa, tranne la tassa fissa di registro, gli atti occorrenti alla costituzione ed al regolare funzionamento dell'Ente ed i contratti di esso con altri Enti pubblici e con privati, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e con l'esercizio delle opere concesse e la gestione del patrimonio immobiliare dipendente dalla creazione della zona industriale.

L'Ente potrà delegare un suo funzionario, tra quelli appartenenti all'Amministrazione dello Stato a stendere e ricevere gli atti e contratti di cui sopra, a rilasciarne copia e ad autenticarne le firme, ed esso a tale uopo avrà le facoltà spettanti ai notai in base alla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato.

I relativi diritti, da liquidarsi secondo la tabella annessa alla detta legge, saranno ripartiti nella misura stabilita dall'articolo 169 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvata con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 11.

In aggiunta alle somme ancora disponibili per precedenti autorizzazioni di legge per le opere nei porti di Oneglia e di Porto Maurizio, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1920-921 in poi la somma necessaria per corrispondere all'Ente portuale le annualità stabilite dall'art. 3 della convenzione.

Art. 12.

Alle opere occorrenti per la formazione di una zona industriale che, nel termine di tre anni dalla data del presente decreto l'Ente sarà per proporre ed a quelle eventualmente occorrenti per creazione di nuovi quartieri urbani, nonchè alle altre opere agli impianti ed agli stabilimenti industriali di ogni specie entro i limiti della suddetta zona industriale, sono estesi, in quanto applicabili, le disposizioni dell'art. 9.

Il progetto di tali opere dovrà essere sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale avrà, per tutti gli effetti di legge, valore ed afficacia di dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 13.

Alle nuove opere ed impianti dei porti, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie, che sorgeranno entro la sud-

detta zona industriale, ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero sono estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 258, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni suddette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 14.

Le disposizioni degli articoli 14, 15 e 16 del testo unico approvato con decreto Luogotenenziale 7 giugno 1918, n. 857 per la imposta e sovraimposta sui sopraprofitti di guerra si applicheranno anche agli investimenti in impianti industriali di qualsiasi genere da crearsi nei porti e nella zona industriale di cui all'art. 12 entro il termine indicato nel precedente articolo.

Art. 15.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — SCHANZER — TEDESCO — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 11 *dicembre* 1919, *n.* 2478 *che approva il regolamento dell'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto-canale di Rimini* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207, che istituì, con sede in Rimini, un Ente autonomo per la costruzione ed esercizio delle opere del porto-canale di Rimini approvandone la convenzione relativa;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per la esecuzione del decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione ed esercizio delle opere del porto-canale di Rimini.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — PANTANO — DE VITO.

Visto. *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 gennaio 1920, n. 6.

---

## TITOLO I.

## Costituzione e funzionamento.

### CAPO I.

### Organi dell'Ente.

#### Art. 1.

L'Ente portuale di Rimini istituito con decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 270, per la durata di anni 60 a decorrere dal 4 marzo 1919 (data di pubblicazione del predetto decreto Luogotenenziale nella *Gazzetta Ufficiale*), con sede in Rimini, ha amministrazione autonoma affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 1 del citato decreto Luogotenenziale.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio a decorrere dalla data della prima adunanza del Consiglio, salvo riconferma. Due mesi prima dello scadere del quadriennio sarà promossa dal Consiglio di amministrazione la nomina del presidente nonchè dei membri del Consiglio stesso, i quali saranno al più presto designati dalle amministrazioni competenti.

#### Art. 2.

Oltre l'incompatibilità prevista dall'art. 136 del testo unico della legge comunale e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148, la carica di componente il Consiglio di amministrazione è incompatibile con quella:

*a*) di contendente, patrocinatore di parte avversa, arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

*b*) di partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi d'interesse dell'Ente;

*c*) di stipendiato o salariato dell'Ente.

È incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico della legge comunale e provinciale predetta.

Art. 3.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica qualora non intervengano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio dei quali non abbiano carattere tale da rendere frustraneo il compito di rappresentante.

La decadenza e la cessazione straordinaria del mandato sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione previa contestazione all'interessato nei casi di assenza o di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

Nei casi di cessazione straordinaria del mandato per sopravvenuta incompatibilità, incapacità, rinuncia o per qualsivoglia altra causa, le competenti amministrazioni provvedono entro un mese a sostituire i propri rappresentanti cessati con altri che rimarranno in carica fino allo scadere del quadriennio in corso.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce ogni qualvolta sia convocato dal presidente per sua iniziativa o su richiesta scritta di quattro componenti.

Di regola gli avvisi di convocazione, con l'elenco degli oggetti da trattarsi, saranno inviati ai consiglieri in lettera raccomandata spedita almeno cinque giorni prima di quello fissato per la riunione.

Nei casi di urgenza basta che l'avviso, col sommario degli oggetti da trattarsi, sia spedito quarantotto ore prima, mediante dispaccio telegrafico. In nessun caso potranno però essere trattati affari relativi ad oggetti non iscritti all'ordine del giorno, salvo che il Consiglio non disponga diversamente.

Art. 5.

Le deliberazioni del Consiglio non sono valide se non intervengono almeno quattro membri. Esse sono prese a maggioranza

assoluta di voti, ed in caso di parità e decisivo il voto del presidente.

Il segretario dell'Ente è segretario del Consiglio di amministrazione senza voto deliberativo.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione, nonchè il segretario, si astengono dal prendere parte alle discussioni e deliberazioni su affari in cui siano interessati personalmente o per relazioni di parentela ed affinità fino al quarto grado civile o in conseguenza di rapporti che abbiano con altre aziende o ditte.

Ogni qualvolta il Consiglio lo deliberi o qualora il segretario non possa intervenire alla seduta, le funzioni di segretario saranno assolte dal consigliere meno anziano.

### Art. 6.

I processi verbali delle adunanze sono firmati dal presidente o dal segretario e debbono indicare gli argomenti trattati e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione. Ogni consigliere può chiedere che nel verbale sia fatta menzione del suo voto e dei motivi che lo hanno determinato.

I verbali vengono sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza susseguente, oppure approvati seduta stante.

### Art. 7.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri per le ordinarie mansioni un emolumento in misura non superiore a L. 1500 annue da corrispondersi in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta e in parte come indennità complessiva per ogni esercizio finanziario, nella misura che verrà determinata dal Consiglio stesso.

Ai membri del Consiglio di amministrazione residenti fuori di Rimini saranno corrisposte, a carico delle amministrazioni da cui sono stati delegati, le indennità di missione che loro spettano oltre il rimborso delle spese di viaggio per quelli che le avessero sostenute.

Art. 8.

Al presidente è dovuta una indennità di carica di L. 6000 annue da corrispondersi a dodicesimi posticipati.

### Consiglio di amministrazione.

Art. 9.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente, prende tutti i provvedimenti relativi alla gestione di esso, ferme le attribuzioni che la legge ed il presente regolamento demandano al presidente.

In particolare il Consiglio ha facoltà di prendere tutte le deliberazioni e adottare tutti i provvedimenti che occorrono per rendere possibile il funzionamento dell'Ente per mezzo della Cassa dei depositi e prestiti con le garanzie provinciali e comunali richieste dalle leggi che disciplinano l'Istituto dei prestiti della Cassa predetta.

Il Consiglio stesso regolerà i rapporti di dare ed avere che in dipendenza di tali operazioni si determinano con provincie e comuni che avranno garantito il finanziamento.

Art. 10.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente.

Egli:

*a*) sovraintende a tutto l'andamento di esso;

*b*) determina gli affari da sottoporsi all'esame del Consiglio del quale convoca e presiede le adunanze;

*c*) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

*d*) mantiene la disciplina fra gli stipendiati e salariati, avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

*e*) può delegare ad altro membro del Consiglio incarichi o mansioni speciali, nonchè la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

*f*) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente oltre quelle deliberative che gli fossero delegate dal Consiglio;

*g*) rende esecutorî i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni e da affitti e da altri proventi ed il riparto delle spese erogate per i lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

*h*) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione, nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri;

*i*) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

*l*) delibera sulle licenze nei limiti indicati nell'art. 48;

*m*) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta od alla concessione di aree, impianti, meccanismi, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

*n*) può prendere sotto la sua responsabilità, e salvo sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione.

### Art. 11.

Il Consiglio nomina un vice presidente che in caso d'impedimento del presidente lo sostituisce in tutte le attribuzioni.

## Capo II.

## Uffici ed impiegati.

### Art. 12.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di segretariato, un ufficio tecnico per i lavori, un ufficio per l'esercizio del porto ed uno di ragioneria.

Il Consiglio può riunire due o più uffici sotto la direzione di un unico titolare.

Gli impiegati dell'Ente sono nominati o revocati dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione ed i salariati vengono assunti e licenziati dal presidente con le norme, condizioni ed emolumenti che esso stabilità nel proprio regolamento interno.

### Art. 13.

La direzione dei lavori può essere affidata, col consenso del Ministero dei lavori pubblici, all'ufficio del Genio civile della provincia di Forlì.

Le indennità per le prestazioni speciali fatte nell'interesse dell'Ente saranno a carico dell'Ente stesso.

### Art. 14.

Il personale a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura il presidente dovrà riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico sullo stato giuridico degli impiegati civili 22 novembre 1918, n. 603.

Il presidente potrà, peraltro esonerare detto personale dal servizio, in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte dal presidente.

### Art. 15.

Al personale direttamente assunto il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio o dalle funzioni fino a cinque giorni, udite sempre le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari e salva la disposizione di cui all'art. 12, comma 3° per il personale d'ordine e per il basso personale, decide il Consiglio di amministrazione.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può al-

tresì ordinare la sospensione dal grado o dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'impiegato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione. Le deliberazioni del presidente e quelle del Consiglio, nei limiti della rispettiva competenza, hanno carattere definitivo.

Art. 16.

L'indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 17.

Le altre disposizioni regolanti i rapporti giuridici o finanziari degli impiegati saranno determinate dal Consiglio di amministrazione nel regolamento interno.

Il Consiglio stesso annualmente approva il ruolo del personale in base all'organico da esso deliberato.

Art. 18.

Il ragioniere dell'Ente cura:

1° la tenuta dei libri contabili e specialmente:

*a*) del conto impegni in cui per ciascun capitolo di bilancio segna, in base a comunicazione del provvedimento relativo, la conseguente spesa; a prova della annotazione in registro appone sul provvedimento il visto relativo;

*b*) del copia-mandati, nel quale, in ordine cronologico, sono inscritti i mandati emessi con la indicazione del numero loro progressivo, della data, del capitolo, dell'intestatario, del titolo di spesa e della somma; a prova della avvenuta annotazione appone sul mandato gli estremi della registrazione;

*c*) del registro riassuntivo degli impegni provvisori e definitivi rispetto agli stanziamenti in modo che ad ogni tempo sia possibile determinare la situazione del bilancio;

*d)* dello scadenziario dei pagamenti ad epoca fissa, dei quali darà preavviso agli uffici amministrativi dieci giorni prima perchè preparino i provvedimenti di pagamento;

*e)* del registro degli atti aventi per iscopo di impedire o trattenere il pagamento di somma dovuta dall'Ente, e che all'uopo sono ad esso comunicati dall'ufficio amministrativo;

2° appone il visto sui provvedimenti portanti deliberazioni di cauzione;

3° predispone i progetti dei bilanci di previsione e compila i conti consuntivi;

4° compila i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, le liquidazioni dei contributi imposti alle Provincie ed ai Comuni, le note dei canoni di concessione di affitti e quelle di altri proventi di spettanza dell'Ente e provoca dal presidente il visto di esecutorietà degli atti in parola;

5° tiene il registro delle entrate in cui per ciascun capitolo di bilancio attivo annota le somme effettivamente versate dall'Ente in base a comunicazione che le sarà fatta dagli uffici amministrativi;

6° tiene il registro riassuntivo cronologico delle entrate effettuatesi;

7° riferisce al presidente sull'andamento delle riscossioni e dei versamenti delle entrate, rilevando le eventuali irregolarità e infrazioni;

8° tiene aggiornato l'inventario dei beni mobili ed immobili di pertinenza dell'Ente o di cui esso ha la gestione e lo rinnova ogni quinquennio.

## TITOLO II.

## Gestione finanziaria.

### Art. 19.

L'anno finanziario comincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre.

L'esercizio finanziario riguarda tutte le operazioni relative

alla entrata e alle spese che si accertano in detto periodo di tempo e tutte le variazioni che si verificano nel patrimonio, sia in dipendenza del bilancio, sia per qualsivoglia altra causa.

Art. 20.

Il ragioniere preparà per il 31 ottobre di ciascun anno, lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da approvarsi dal Consiglio di amministrazione dell'Ente. Esso è costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

*a*) nella parte attiva, le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed il profitto che si presume possano verificarsi nell'anno;

*b*) nella parte passiva, le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere o da pagare, reali o figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Del bilancio preventivo sarà data comunicazione ai Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro appena esso sarà approvato.

Art. 21.

Non oltre il 1° marzo di ciascun anno sarà compilato e sottoposto al Consiglio di amministrazione, il conto consuntivo del l'anno precedente. Copia di esso deve essere comunicata ai membri del Consiglio almeno quindici giorni prima della discussione.

Tale conto ha, a corredo, apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente, la sua consistenza e l'utile o la perdita netta dell'esercizio.

Appena approvato dal Consiglio, il bilancio consuntivo sarà rimesso non oltre il primo trimestre di ogni anno ai Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro e si riterrà approvato, se entro un trimestre dalla data della comunicazione, non sarà stato restituito con le eventuali osservazioni.

Art. 22.

Il Consiglio di amministrazione ha sempre facoltà di chiedere al direttore della dogana di prendere visione negli uffici doganali, a mezzo dei propri delegati, dei registri e bollettari concernenti le riscossioni delle speciali tasse portuali.

Art. 23.

L'ordinazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione od al presidente nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

Art. 24.

I mandati di pagamento ordinati come all'articolo precedente, sono emessi a cura del ragioniere dell'Ente e vengono sottoscritti dal ragioniere medesimo e vistati dal presidente.

Art. 25.

Ove il ragioniere non creda, per qualsiasi motivo, di dare seguito ad una richiesta di pagamento, ne riferisce per iscritto al presidente. Questi mediante ordine scritto potrà disporre l'esecuzione della richiesta, salvo a sottoporre la questione al Consiglio di amministrazione anche nei riguardi dei terzi, in occasione della prima convocazione.

Art. 26.

I mandati per pagamenti diretti per lavori o forniture sono emessi in base ai certificati ed agli stati di avanzamento dei lavori.

Art. 27.

Il Consiglio delibera l'Istituto a cui affidare il servizio dei pagamenti.

Su tale Istituto potrà essere aperto un credito a favore del

presidente per metterlo in grado di provvedere, mediante rilascio di buoni al pagamento di spese da farsi in economia o di quelle altre che saranno determinate dal Consiglio fino al limite di L. 20,000.

Si potranno altresì emettere mandati di anticipazione a favore del presidente fino a L. 20,000.

Non potrà essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

### Art. 28.

Per le anticipazioni e apertura di credito si deve presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e, comunque, non oltre la fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio, e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate alla cassa le somme anticipate e non spese.

### Art. 29.

Tutti coloro che hanno maneggio di danaro, o che sono incaricati del deposito o della custodia dei valori, devono prestare cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio di amministrazione.

Potranno essere dispensati dal prestare cauzione i funzionari che hanno maneggio di fondi in anticipazione per lavori e forniture da eseguire in anticipazione od in economia.

### Art. 30.

Le modalità di riscossione delle tasse e sovratasse affidate alla amministrazione doganale, del versamento all'ufficio di cassa dell'amministrazione doganale, del versamento all'ufficio di cassa dell'Ente e delle operazioni di verifica saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 31.

Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei proventi di concessioni od affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc., l'Amministrazione governativa continuerà a percepirli e li rimborserà a richiesta dell'Ente con decorrenza del 4 marzo 1919.

Art. 32.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere, impianti, ecc. concesse all'Ente, saranno a questo rimborsati sui depositi che la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili a norma degli articoli 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento nella cassa dell'Ente.

A tal fine, constatato il danno, e fattane la valutazione tecnica la Capitaneria determinerà l'entità del deposito e ne avvertirà contemporaneamente l'amministrazione dell'Ente stesso per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione , la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla capitaneria di porto che curerà la restituzione delle eventuali eccedenze di deposito.

Art. 33.

Alla fine di ogni anno l'Ente trasmetterà copia dei certificati di somministrazioni rilasciati a favore degli imprenditori e degli altri documenti di spesa al genio civile per il rilascio dei certificati di pagamento dei contributi governativi, di cui alla convenzione 21 dicembre 1918.

Il presidente curerà quanto altro occorra per la riscossione delle somme.

Art. 34.

Al termine di ciascun esercizio finanziario l'Ente rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici, l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo alla spesa sostenuta per

la costruzione delle opere di cui all'art. 1 della sopracitata convenzione.

Detto elenco sarà corredato da copia dei documenti giustificativi e diventerà definitivo a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, quando il Ministero l'avrà restituito vistato, o se entro due mesi dalla comunicazione non l'avrà restituito con osservazioni.

A ciascuno degli Enti interessati sarà data comunicazione dell'estratto di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso della spesa di sua spettanza entro i 90 giorni dalla data di comunicazione.

Alla fine di ogni anno finanziario l'Ente rimetterà ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 35.

Le quietanze dell'Ente porteranno la firma del presidente ed il visto del ragioniere e del rappresentante dell'Istituto che farà il servizio di cassa.

Art. 36.

Qualora in applicazione dell'art. 11 del decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207 l'Ente intendesse emettere obbligazioni, il relativo piano finanziario dovrà essere rimesso preventivamente al Ministero del tesoro per l'approvazione.

## TITOLO III.

## Contratti e lavori.

Art. 37.

Nei modi e con le forme deliberate dal Consiglio di amministrazione si provvede a tutti gli acquisti, trasporti, alienazioni, affitti e lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente. Per

i lavori si provvederà in economia quando per la loro natura e per la urgenza non consentano l'indugio dell'appalto, e in conformità alle disposizioni per l'esecuzione dei lavori per conto dello Stato.

### Art. 38.

I progetti redatti dall'ufficio tecnico, come pure qualsiasi variante a progetti approvati saranno rimessi all'approvazione del Consiglio di amministrazione e poscia sottoposti al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione.

In caso di urgenza potrà il Consiglio autorizzare l'esecuzione dei lavori entro il limite di L. 100,000 in pendenza della presentazione del progetto.

In caso di somma urgenza, qualora si tratti di prevenire danni gravi alle opere oppure di ristabilire il servizio su linee interrotte o garantire la continuità o sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori essere eseguiti immediatamente previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente.

Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

I contratti per l'esecuzione dei lavori che importino spesa superiore a L. 100,000, dopo l'assenso del Consiglio di amministrazione, saranno trasmessi al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione.

### Art. 39.

Saranno parimenti sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti relativi alle opere occorrenti per la formazione di una zona industriale e di un nuovo quartiere urbano di cui all'art. 8 del decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207, come pure le opere, gl'impianti e gli stabilimenti industriali da eseguirsi entro i limiti della zona suddetta.

### Art. 40.

Su richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovrà procedere alla compilazione dei progetti di massima e

di quelli occorrenti per opere e provviste che riguardano servizi ferroviari.

In questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi cumulativi, ferroviari e marittimi, nonchè quelli per il congiungimento della zona industriale col porto mediante impianti ferroviari.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti però saranno presentati all'Ente e sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 41.

I lavori di manutenzione o di riparazione delle opere di difesa esterna che non sono a carico dell'Ente, potranno dal Ministero dei lavori pubblici essergli commessi a rimborso di spese.

In tal caso per i progetti, i contratti, la gestione e la liquidazione si applicheranno le norme di cui al presente capo.

Art. 42.

Per le espropriazioni l'Ente provvede alla pubblicazione del piano parcellare con l'offerta dell'indennità ai proprietari.

Gli stati di consistenza di cui all'art. 7 del decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207, sono compilati in contraddittorio degli interessati i quali sono invitati ad intervenire con avviso da pubblicarsi almeno quindici giorni prima in cascuno dei Comuni interessati.

In mancanza di tale intervento gli stati di consistenza sono compilati con l'assistenza di due testimoni.

Appena effettuato il depostito di cui nel penultimo comma del citato art. 7, l'Ente potrà promuovere dal prefetto il decreto di occupazione e di espropriazione dei beni, di cui alla legge 25 giugno 1865, n. 2359.

TITOLO IV.

## Esercizio.

Art. 43.

Le aree di cui l'Ente ha la gestione in forza dell'art. 2, nn. 2 e 3 della convenzione 21 dicembre 1918, sono distinte in:

*a)* aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali o delle quali è consentita l'occupazione solo per il tempo necessario per il disbrigo delle operazioni medesime;

*b)* aree concesse per più lungo tempo e per gli altri usi i quali non compromettono menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* e la rimessa nel pristino stato delle aree medesime;

*c)* aree concesse per usi che implicano la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie sarà fatta dall'Ente sentita la locale Capitaneria di porto. La Capitaneria medesima procederà d'accordo con l'Ente per la distribuzione degli accosti e per la destinazione commerciale delle banchine.

Art. 44.

L'occupazione delle aree della prima categoria sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero dei trasporti a mente dell'art. 11 della convenzione sopra citata anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Fino a che tale regolamento non sarà approvato si provvederà applicando le modalità e le tariffe attualmente in vigore.

Art. 45.

Le concessioni contemplate alla lettera *b)* dell'art. 43 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali od anche per

più lungo periodo se riguardano i cantieri e le altre industrie navali, contemplate dal capo I, titolo III del regolamento 20 novembre 1879, per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 46.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

Art. 47.

Le licenze annuali o di durata maggiore devono esser previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione; questa autorizzazione, salvo decisioni in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 48.

I canoni per le licenze di cui all'art. 45 saranno fissati dal presidente, gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di una lira il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente salvo gli altri oneri inerenti al conratto.

Art. 49.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà, in qualunque tempo e per qualunque causa, sospenderne gli effetti, risolverle e far sgombrare il suolo

occupato con semplice intimazione scritta; in questo caso il concessionario non potrà pretendere indennizzo alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè però abbia usufruito dell'area per un periodo di tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 50.

Quando per lo scopo della concessione e per le opere di cui occorre autorizzare l'esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in prestino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto. I contratti saranno sottoposti all'approvazione Ministeriale o Reale secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Le concessioni anche fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere contrattualmente subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo previamente accertato, delle opere, ed al tempo mancante al termine della concessione.

Nei contratti stessi sarà però stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgomberare l'area occupata completamente.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerlo o di consegnarlo all'Ente in perfetto stato allo scadere della concessione senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 51.

Sono concorrenti le domande di concessione che riflettano la occupazione della stessa area o che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili.

Nel caso di concorrenza fra le domande di cui alla lettera c) dell'art. 43, sarà preferita, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, quella che risponda ad una finalità di maggiore interesse pubblico, o dell'Ente, o, a parità di condizioni, offra mag-

giori accertate garanzie tecnico-finanziarie ed industriali di immediata esecuzione ed utilizzazione. Anche in questi casi l'Ente potrà sempre, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata, sulla base dell'aumento del canone, od anche in seguito a concorso per migioramento dei progetti tecnici.

Art. 52.

Sulle domande di concessione l'Ente sentirà il parere della Capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi a polizia portuale o della navigazione.

I contratti e le licenze di concessione si trascrivono in un registro tenuto dall'Ente e portano il numero di trascrizione del registro medesimo. Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenza o per contratto dovrà essere trasmesso per notizia al Ministero dei trasporti, alla fine di ciascun semestre.

Art. 53.

Per tutto quanto non sia previsto dal decreto Luogotenenziale 30 gennaio 1919, n. 207, e del presente regolamento, l'Ente si atterrà per le concessioni alle norme contenute nel titolo terzo del regolamento per la marina mercantile e alle altre disposizioni legislative e regolamentari vigenti in argomento.

Art. 54.

A garanzia di quasiasi concessione il concessionario dovrà depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 55.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco, trasbordo delle merci, degli alberi di carenaggio, dei ba-

cini di carenaggio e degli scali di alaggio, nonchè dei capannoni di depositi o di ogni altro arredamento portuale, costruiti anche a cura dello Stato e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione ai privati, giusta gli articoli 122 e seguenti del sopracitato regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto dovrà essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto Ministeriale in conformità a quanto è stabilito nell'art. 2 della convenzione 24 dicembre 1918.

Art. 56.

Alla scadenza del termine assegnato alla durata dell'Ente autonomo le opere e le cose ricevute in consegna sono devolute allo Stato.

## Disposizioni generali e transitorie.

Art. 57.

Il Consiglio potrà deliberare regolamenti per disciplinare i vari servizi dell'Ente.

Fino all'approvazione del regolamento interno dell'Ente il Consiglio ha facoltà di adottare provvedimenti provvisori per il personale che debba coadiuvare il presidente.

Art. 58.

A cura del presidente, il Consiglio nella prima seduta di ogni anno approva la relazione annuale sulla gestione dell'Ente la quale verrà poscia comunicata ai Ministeri interessati.

Art. 59.

L'Ente potrà richiedere alla R. Avvocatura erariale di rappresentarlo o difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, Collegi arbitrali e giurisdizioni speciali.

Gli onorari e le competenze da corrispondersi dall'Ente all'Avvocatura saranno liquidati a norma di legge.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto 11 dicembre 1919:
*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.
*Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.
*Il ministro dei lavori pubblici*: PANTANO.

REGIO DECRETO 18 *dicembre* 1919, *n.* 2490, *che provvede per il decentramento dei servizi ferroviari nella Sicilia e nella Sardegna* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli uffici compartimentali in Sicilia e quelli per l'esercizio delle ferrovie secondarie, affidate allo Stato, sono poste alla dipendenza del capo compartimento.

Il capo compartimento rappresenta l'Amministrazione nelle cause di competenza della magistratura giudiziaria ed amministrativa relative all'esercizio delle ferrovie di Stato in Sicilia.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 gennaio 1920, n. 10.

Art. 2.

Il capo di compartimento della Sicilia provvede:

*a*) ad impartire tutte le disposizioni necessarie per la sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie in Sicilia;

*b*) a traslocare, nei limiti della propria giurisdizione, il personale fino al grado 5° incluso che presta servizio negli uffici e sulle linee di Sicilia;

*c*) ad approvare i progetti e ad eseguire in economia ed in appalto i lavori di manutenzione, di sistemazione delle linee, stazioni ed officine ed alle riparazioni delle macchine e dei veicoli nei limiti dei fondi assegnati al principio di ogni esercizio finanziario od assegnati suppletivamente con deliberazioni del Consiglio di amministrazione approvate dal ministro;

*d*) ad approvvigionare i materiali, mezzi d'opera e provviste occorrenti per i lavori di cui alla lettera *c*) e nei limiti dei fondi assegnati a norma del precedente capoverso;

*e*) ad istituire squadre di rialzo, formare doppi turni nelle officine ed adottare ogni altro provvedimento per intensificare le riparazioni delle macchine e dei veicoli;

*f*) a disporre l'inoltro via mare delle merci consegnate per la spedizione per ferrovia;

*g*) ad assumere od a richiedere che sieno assunti avventizi nei casi, nei limiti e modi di cui all'art. 19 del decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1588;

*h*) a disimpegnare le altre attribuzioni o gli incarichi che sieno ad esso affidati dal Consiglio di amministrazione o dal direttore generale.

Art. 3.

Gli uffici per l'esercizio delle ferrovie sarde riscattate dallo Stato, sono posti alla diretta dipendenza di un delegato per l'esercizio con sede a Cagliari.

La nomina del delegato è fatta per decreto Reale su proposta del ministro dei trasporti, inteso il Consiglio di amministrazione.

Art. 4.

Il delegato per l'esercizio delle ferrovie di Stato in Sardegna:

*a*) presiede la Commissione locale del traffico per la Sardegna da istituire a norma dell'art. 68 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 26 giugno 1912, n. 728;

*b*) rappresenta l'Amministrazione nelle cause di competenza della magistratura giudiziaria ed amministrativa relative all'esercizio delle ferrovie in Sardegna;

*c*) assume personalmente la direzione degli uffici del movimento e traffico;

*d*) esercita per la Sardegna le facoltà di cui all'art. 2 del presente decreto.

Art. 5.

Alla fine di ogni trimestre il capo compartimento per la Sicilia e il delegato per la Sardegna daranno conto delle rispettive gestioni al direttore generale ed alla fine dell'esercizio finanziario compileranno una relazione riassuntiva che con l'approvazione o con le osservazioni del Consiglio di amministrazione saranno presentate al Parlamento in allegato alla relazione annuale dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 18 *dicembre* 1919, *n.* 2492, *che riunisce rispettivamente in uno solo i Servizi Movimento e Commerciale e quelli Trazione e Veicoli nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919, col quale si dà facoltà al Governo di provvedere alle modifiche di ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed alle disposizioni intese a semplificare i servizi e diminuire le spese di amministrazione e di esercizio;

Ritenuta l'opportunità di dare intanto maggiore unità di indirizzo ai servizi concernenti l'esercizio, di semplificare la struttura e provvedere ad un decentramento di funzioni per le isole di Sicilia e di Sardegna;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono riuniti rispettivamente in un solo i servizi del movimento e del traffico e quelli della trazione e dei veicoli.

Art. 2.

Il servizio movimento e traffico, il servizio trazione e veicoli ed il servizio lavori sono posti alla immediata dipendenza di un vice direttore generale.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 gennaio 1920, n. 9.

Il vice direttore generale per l'esercizio dirige personalmente il servizio movimento e traffico.

Per quanto concerne l'esercizio ed il personale addettovi, il direttore generale è sostituito nei casi d'impedimento dal vice direttore generale per l'esercizio.

### Art. 3.

Le attribuzioni demandate al servizio approvvigionamenti nei riguardi dei contratti per la costruzione e per le riparazioni delle macchine e dei veicoli sono assegnate al servizio trazione e veicoli.

Al servizio trazione e veicoli è data ogni facoltà necessaria per intensificare le riparazioni delle macchine e dei veicoli.

### Art. 4.

Al riordinamento dei servizi movimento e traffico, trazione e veicoli in dipendenza delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 3 sarà provveduto gradatamente entro tre mesi dalla pubblicazione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *che nomina il capo divisione delle ferrovie dello Stato, signor comm. ing. Amico Fois, capo della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie Sarde dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 18 dicembre 1919, n. 2490;

Inteso il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il capo divisione delle ferrovie dello Stato, comm. ing. Amico FOIS, è nominato, con effetto dal 1° gennaio 1920, capo della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie Sarde dello Stato.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO.

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *gennaio* 1920, *n.* 1, *che reca provvedimenti provvisori per mitigare le difficoltà dei cittadini e dei viaggiatori riguardo agli alloggi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Considerato essere necessari ed urgenti alcuni provvedimenti provvisori per mitigare le difficoltà attuali in cui si trovano tanto i cittadini per procurarsi alloggi stabili nelle città dove risiedono quanto i viaggiatori per avere alloggio temporaneo negli alberghi;

Considerato che tali provvedimeni possono essere attuati, per ragione di maggiore urgenza, nelle città più popolate, salvo eventuale estensione qualora se ne manifesti il bisogno;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto coi ministri della giustizia, della guerra, della marina, del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nelle città che al 31 dicembre 1919, secondo i dati dell'anagrafe municipale, hanno raggiunto e sorpassato i 100,000 abitanti, per le quali ne sia riconosciuta dal Governo la necessità, è istituito un commissario del Governo, con l'incarico di vigilare all'esecuzione delle disposizioni contenute negli articoli seguenti e dare tutti i provvedimenti necessari per tale esecuzione.

Le autorità politiche e amministrative devono prestare il loro

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 gennaio 1920, n. 3.

concorso e quello dei loro funzionari ed agenti e della forza pubblica se occorra, affinchè il commissario possa adempiere efficacemente il suo ufficio.

Il commissario ha facoltà di farsi coadiuvare da cittadini di sua personale fiducia per gli scopi attinenti al suo ufficio.

Art. 2.

Il commissario del Governo è investito del potere di regolare in via provvisoria, con disposizioni di massima, o relative a casi particolari, gli sfratti degli inquilini, determinando anche, con criteri generali o particolari gli eventuali nuovi aumenti di pigione per i periodi di proroga stabiliti.

Art. 3.

La sospensione degli sfratti non può essere ordinata rispetto alle abitazioni costruite per uso esclusivo di determinate classi o organizzazioni di impiegati o cittadini, quando si trovino attualmente occupate da chi non appartiene, o ha cessato di appartenere alla classe od organizzazione. Tale disposizione si applica alle case dei ferrovieri e a quelle che presentano analoghe caratteristiche.

Art. 4.

Chi subaffitta appartamenti o stanze con o senza mobili non può percepire una mercede superiore del 25 per cento alla pigione che egli paga, se il subaffitto è senza mobili, nè del doppio di tale pigione se è con mobili o con mobili e servizio. Se sorge controversia sulla determinazione del prezzo d'affitto, in relazione ai locali subaffittati, il commissario la decide senza formalità di procedura, anche oralmente, sentite le parti e visitati i locali se lo reputa necessario. Non è ammesso alcun reclamo. La presente disposizione si applica anche agli affitti in corso. Essa non riguarda gli alberghi e le pensioni.

Art. 5.

Per valutare esattamente l'estensione e la qualità dei provvedimenti che occorrono in ciascuna città, il commissario procura altresì di avere notizia delle case e degli appartamenti e stanze destinati ad affitto o subaffitto che si trovano disponibili, del numero delle persone o famiglie che hanno bisogno di alloggio, con indicazione del rispettivo stato sociale ed economico e del motivo per il quale devono risiedere nella città.

All'uopo è autorizzato a istituire un registro di iscrizioni presso l'ufficio comunale, o dove meglio creda e ad ordinare i convenienti mezzi di controllo sulle dichiarazioni degli interessati.

Art. 6.

Chi subaffitta case, appartamenti o stanze, con o senza mobili, deve giustificare la qualità di conduttore e il prezzo della locazione con contratto scritto di data certa. In mancanza è tenuto a sgombrare i locali non necessari alla sua personale abitazione, dei quali il commissario disporrà a norma dell'art. 5.

Art. 7.

Gli uffici civili e militari, che hanno carattere provvisorio, in quanto sono stati istituiti a causa della guerra, ovvero per servizi pubblici temporanei derivati dalla guerra o dalla cessazione di essa, devono, nel termine di tre mesi, essere allogati in baracche che saranno costruite a tale scopo per cura del Governo, su aree fornite gratuitamente dalle Amministrazioni comunali, lasciando disponibili gli edifici privati finora occupati, dei quali il commissario del Governo curerà lo sgombero e la utilizzazione per alloggi privati o per la restituzione all'uso di alberghi cui fossero prima destinati.

La determinazione degli uffici compresi nella presente disposizione è proposta dal commissario e deliberata dal Consiglio dei ministri.

Art. 8.

La nomina dei commissari del Governo, la durata delle loro funzioni e la loro sostituzione, quando occorra, è deliberata dal presidente del Consiglio dei ministri, col quale essi sono autorizzati a corrispondere direttamente per tutto quanto concerne l'adempimento del loro ufficio.

**Art. 9.**

Gli atti di violenza sulle proprietà pubbliche o private, o contro le persone, per procurare coattivamente a sè o ad altri l'abitazione, commessi nelle forme prevedute nell'art. 248 del Codice penale, sono puniti in conformità dello stesso articolo e dei successivi. Si applicano in relazione a questo delitto, le disposizioni degli articoli 246 e 247 dello stesso Codice per i delitti di istigazione o di apologia.

Contro i colpevoli deve essere sempre spedito il mandato di cattura.

Art. 10.

Gli edifici che attualmente sono destinati per uso di albergo non possono essere venduti, o dati in locazione a nuovi conduttori, senza l'autorizzazione del ministro dell'industria, commercio e lavoro, il quale deve assicurarsi che la destinazione non ne sarà mutata. In caso contrario il ministro ha diritto di esercitare prelazione per l'acquisto a giusto prezzo, a favore dell'ente o della persona che assuma di mantenere per dieci anni almeno la detta destinazione, fissando all'uopo convenienti garanzie.

I contratti fatti in contravvenzione a questo articolo sono nulli di diritto. I notai, i ricevitori del registro, i conservatori delle ipoteche devono astenersi dal prestare ai medesimi l'opera del rispettivo ufficio.

L'azione di nullità può essere proposta in qualsiasi tempo dal ministro dell'industria, commercio e lavoro.

Art. 11.

Gli edifici che servivano ad uso di albergo prima della guerra e sono stati venduti con mutamento di destinazione, ma non sono stati convertiti in ordinarie abitazioni, potranno essere assoggettati, con decreto del ministro dell'industria, commercio e lavoro, a riscatto per il prezzo risultante degli atti di vendita, senza ulteriori compensi o indennizzi, per trasferirli a enti o persone che vi ripristineranno l'esercizio di albergo, dando garanzia di continuarlo per non meno di dieci anni.

Art. 12.

Nel bilancio del Ministero dell'interno sarà stanziata la somma di lire 500,000 per provvedere all'attuazione del presente decreto. Con decreti del ministro del tesoro saranno introdotte in bilancio le variazioni necessarie.

Art. 13.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — ALBRICCI — SECHI — SCHANZER — FERRARIS — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 4 *gennaio* 1920, *n.* 7, *che istituisce presso il Ministero del tesoro un Comitato permanente per redigere i programmi per gli acquisti dello Stato all'estero e procedere periodicamente alla loro revisione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il decreto Luogotenenziale 8 marzo 1917, n. 360;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli effetti del decreto Luogotenenziale 8 marzo 1917, n. 360, è istituito presso il Ministero del tesoro un Comitato con l'incarico di redigere i programmi per gli acquisti dello Stato all'estero e di procedere periodicamente alla loro revisione.

Il Comitato è presieduto dal sottosegretario di Stato per il tesoro o, in sua vece, dal direttore generale del tesoro, ed è costituito da un delegato per ciascuno dei Ministeri del commercio, delle finanze, dei trasporti e della guerra e dal contabile del portafoglio.

Il ministro del tesoro, di concerto coi ministri interessati, potrà, con suo decreto, aggregare al Comitato delegati di altre amministrazioni, ove ne riconosca l'opportunità.

Il presidente del Comitato ha, a sua volta, facoltà di far intervenire alle adunanze del Comitato stesso rappresentanti di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 12 gennaio 1920, n. 8.

singoli servizi del Ministero dei trasporti o di altre amministrazioni ogni qualvolta riconosca ciò opportuno per la materia da trattare.

Art. 2.

Le richieste delle Amministrazioni dello Stato al tesoro per acquisti all'estero dovranno essere contenute nel programma anzidetto.

Gli acquisti che per improvvise o improrogabili ragioni si rendessero necessari all'infuori del programma di cui all'articolo precedente dovranno prima avere il consenso del ministro del tesoro, per la provvista dei mezzi di pagamento.

Art. 3.

L'alienazione all'estero di materiali di proprietà dello Stato e la cessione di essi a governi esteri da parte di amministrazioni governative sono soggette al preventivo assenso del ministro del tesoro, segnatamente per quanto concerne la valuta e le varie modalità di pagamento del prezzo dei materiali stessi.

Art. 4.

Indipendentemente dal giudizio di responsabilità dinanzi alla Corte dei conti, di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 8 marzo 1917, n. 360, il funzionario ordinatore di atti o contratti stipulati senza l'osservanza del presente decreto, sarà sottoposto al Consiglio di disciplina per l'eventuale applicazione di pene disciplinari.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE 26 *dicembre* 1919, *che vieta l'importazione nel Regno dalla Svizzera, di animali fessipedi, dei loro prodotti greggi, avanzi e residui animali o dei foraggi, delle lettiere e dello stallatico* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI.

Vista la diffusione assunta dall'afta epizootica in quasi tutti i cantoni della Svizzera;

Riconosciuta la opportunità di tutelare l'industria zootecnica nazionale, già tanto provata dalla malattia, da ogni pericolo di diffusione dell'infezione;

Visto il testo unico delle leggi sanitarie, approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Visto il regolamento di polizia veterinaria, approvato con R. decreto 10 maggio 1914, n. 533;

DECRETA:

È temporaneamente vietata l'importazione nel Regno, dalla Svizzera, di animali fessipedi, dei loro prodotti greggi, avanzi e residui animali, nonchè dei foraggi, delle lettiere e dello stallatico, fatta eccezione soltanto per le vacche lattifere che risultino da importarsi per conto dello Stato, con le dovute cautele di polizia zooiatrica, attraverso le dogane di Chiasso, Luino e Domodossola.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 gennaio 1920, n. 7.

---

Sono del pari vietati il transito ed il traffico di frontiera degli animali e prodotti anzidetti.

I signori prefetti delle provincie di confine, gli uffici doganali e ferroviari, i veterinari governativi di confine, sono incaricati della esecuzione del presente decreto, che andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 26 dicembre 1919.

*Il ministro*: NITTI.

---

## **Ordine di servizio N. 8** (S. R. A. C. P.).

### **Passaggio dell'Esercizio navigazione al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.**

Per la esecuzione delle disposizioni contenute nel R. D. 2 settembre 1919, n. 1587 e del successivo decreto ministeriale 28 novembre 1919 riguardanti il passaggio dell'Esercizio navigazione al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ove assume il titolo di Direzione generale per l'esercizio della navigazione sono stati concretati i seguenti accordi e norme, ai quali dovranno uniformarsi i servizi dell'Amministrazione per quanto riguarda la liquidazione della passata gestione ed i futuri rapporti dell'Amministrazione col nuovo ente:

*Conto corrente colla Direzione generale della navigazione e liquidazione della cessante gestione.*

1. — Dal 1° gennanio 1920 gli introiti delle Agenzie della navigazione afferenti alle linee postali saranno fino a nuovo avviso versati nelle forme in uso alle casse delle ferrovie dello Stato.

Detti versamenti saranno contabilizzati a credito del Ministero dei trasporti (Direzione generale della navigazione) nell'apposito conto corrente che verrà istituito nella nomenclatura dei conti e del quale si servirà pure il Controllo dei prodotti per il regolamento contabile dei resoconti delle Agenzie, che fino a nuovo avviso continueranno ad essergli inviati e delle partite di dare ed avere dipendenti dal servizio cumulativo con la Navigazione.

A rimborso delle spese per la contabilizzazione dei prodotti sarà devoluta all'Amministrazione ferroviaria la quota dell'1,50 % sugli introiti accreditati alla Navigazione in sede di controllo per il servizio interno marittimo fra scalo e scalo e la quota del 4 % attualmente stabilita per le spese del controllo comune, sui trasporti del servizio diretto ferroviario marittimo e cumulativo con la Sardegna.

2. — Le contabilità riflettenti la gestione anteriore al 1° gennaio 1920 saranno imputate agli attuali conti di nomenclatura i quali rimangono aperti fino alla fine dell'esercizio finanziario corrente. Dopo il 30 giugno 1920 le contabilità relative a eventuali sopravvenienze attive o passive riguardanti la cessante gestione saranno imputate ad un conto di liquidazione fuori bilancio, il cui saldo verrà, a norma dei casi, assunto a carico delle entrate e delle spese eventuali dell'Amministrazione.

Le spese e le entrate riflettenti la gestione cessante e quella nascente tanto per i piroscafi postali quanto per quelli adibiti al servizio della navigazione libera in corso di viaggio alla mezzanotte del 31 dicembre 1919 saranno ripartite per metà fra le due gestioni.

Le quote di affitto anticipate per i locali occupati dagli Uffici della navigazione riguardanti l'uso susseguente al 1° gennaio saranno addebitate alla nuova gestione, alla quale saranno pure da addebitarsi quote da convenirsi per l'uso dei locali occupati negli edifici dell'Amministrazione ferroviaria. Analogamente sarà fatto per le spese di illuminazione e riscaldamento.

3. — Per i pagamenti, che saranno ordinati dalla Direzione generale per l'esercizio della navigazione, riguardanti somme o crediti già vincolati per pignoramenti, sequestri, cessioni, delegazioni od opposizioni, notificati da terzi presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato anteriormente al 1° gennaio 1920, la stessa Direzione generale per l'esercizio della navigazione provvederà in conformità alle disposizioni comunicate allo Esercizio di navigazione.

Degli atti consimili che fossero eventualmente notificati presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato dopo il 31 dicembre 1919 dalla Direzione stessa (Servizio Ragioneria) sarà data comunicazione alla Direzione generale per l'esercizio della Navigazione.

## *Patrimonio.*

4. — L'importo del patrimonio in consegna alla Navigazione, quale risulta dai conti inventariali, sarà scaricato dai conti patrimoniali dell'Amministrazione e preso in carico dalla Direzione generale della navigazione.

Corrispondentemente, in accordo col Tesoro, sarà trasferito dall'Amministrazione ferroviaria alla prefata Direzione generale il fondo rinnovamento dei galleggianti, quale risulterà al 31 dicembre 1919, nonchè il debito capitale verso il Tesoro per le spese patrimoniali dell'ex Esercizio navigazione secondo la situazione al 31 dicembre e cioè diminuito della somma degli ammortamenti maturatisi a detta data e delle somme impiegate per spese patrimoniali afferenti allo stretto di Messina. Il servizio degli interessi e ammortamenti relativi a tale debito resterà quindi a carico della Direzione generale della navigazione a datare dal 1° gennaio 1920.

Poichè il minuto materiale di esercizio attualmente in possesso della navigazione — e particolarmente il mobilio degli uffici — fu acquistato coi fondi forniti dal Tesoro per l'Amministrazione ferroviaria, sarà dalla Direzione generale della navigazione corrisposto all'Amministrazione ferroviaria l'importo del valore inventariale, diminuito del 15 %. L'ammontare di tale diminuzione sarà posto a carico dei competenti conti (ricambio materiali d'esercizio) della cessante gestione di navigazione.

Le scorte dei magazzinetti e le scorte di bordo quali risulteranno effettivamente al 31 dicembre 1919 saranno trasferite alla nuova gestione dietro corrisposta del valore equivalente al carico di magazzino senza alcuna riduzione nè aumento.

Per la determinazione del debito patrimoniale, che viene assunto dalla Direzione generale per l'esercizio della navigazione, e per la consegna alla Direzione medesima degli inventari delle scorte dei magazzinetti e delle scorte di bordo, saranno redatti appositi verbali.

## *Stretto di Messina.*

5. — Tutti i conti relativi alle entrate e alle spese della navigazione dello stretto di Messina continueranno a sussistere nell'attuale nomenclatura fino a nuovo avviso.

Le spese fatte dal servizio di navigazione verranno comunicate all'Amministrazione ferroviaria con distinte di debito bimestrali e accreditate al conto corrente della navigazione stessa con debito ai conti di competenza.

In seguito potranno essere stabiliti, in base ad opportuni studi, nuovi accordi per un *forfait* sulla base dei viaggi di traversata dei ferry-boats, oppure dei veicoli transitati.

La Navigazione, in base agli inventari esistenti, prenderà in consegna il materiale galleggiante e il minuto materiale di esercizio afferente allo stretto.

Di tale consegna sarà redatto apposito verbale.

## *Navigazione sul Lago di Garda.*

6. — Il conto corrente col Ministero della guerra per l'esercizio della navigazione sul lago di Garda sarà chiuso al 31 dicembre 1919 e i relativi conti continueranno a rimanere nella nomenclatura e nel bilancio ferroviario per rappresentare la gestione del semestre a tutto il 1919. Per la gestione successiva saranno aperti nuovi conti nella contabilità della Navigazione, la quale provvederà direttamente al relativo pareggio col Ministero della guerra.

## *Forniture di magazzino.*

7. — Il Servizio approvvigionamenti fornirà alla Direzione generale della navigazione i materiali di uso comune ed anche di uso speciale della navigazione stessa che da questa gli verranno richiesti con apposito fabbisogno, mentre per gli acquisti d'urgenza che, a richiesta della navigazione, fino a nuovo avviso seguiteranno ad essere eseguiti dal Servizio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, i pagamenti verranno effettuati dalla Navigazione, alla quale saranno rimesse le fatture vistate dal magazziniere e dall'agente della Navigazione che ha ricevuto la merce.

Per i materiali e le materie che verranno prelevate dalle scorte di magazzino sarà applicato il prezzo di carico aumentato della quota di magazzino del 10 %. Invece, per gli acquisti di materie e materiali fatti per conto esclusivo della Navigazione dal Servizio Approvvigionamenti e che non entrino a far parte delle scorte di magazzino sarà applicata la quota di spese generali del 2 %.

La Navigazione s'impegna a prelevare fino ad esaurimento i materiali di uso esclusivo della Navigazione stessa da acquistare ed assegnare in scorta ai magazzini dell'Amministrazione delle ferrovie.

La Navigazione s'impegna di prelevare il materiale di proprio uso esclusivo esistente in magazzino al 31 dicembre 1919, salvo a stabilire un deprezzamento per la parte non utilizzabile, deprezza-

mento che verrà addebitato alla cessata gestione (Esercizio navigazione).

Annualmente sarà fatta la verifica di tale materiale rimasto giacente nelle scorte, allo scopo tanto di constatarne gli eventuali deperimenti dovuti a prolungata giacenza, quanto di mettere in evidenza i prelevamenti fatti in confronto alle disponibilità.

8. — Di massima, le forniture di carbone ed olii combustibili occorrenti alla Navigazione saranno richieste alla Direzione generale dei combustibili e prelevate dai suoi depositi, salvo che per quelle occorrenti al servizio dei ferry-boats dello stretto di Messina, che saranno prelevate dai depositi ferroviari di Messina e Reggio.

Il carbone e gli olii combustibili prelevati dai predetti depositi ferroviari per il servizio dello stretto saranno addebitati alla navigazione al prezzo di carico di magazzino: il carbone che eventualmente fosse prelevato per gli usi della navigazione colle isole e della navigazione libera sarà addebitato al prezzo di carico coll'aumento di lire 5 per tonnellata; gli oli saranno invece gravati della quota del 10% di spese generali di magazzino.

## *Personale.*

9. — La Direzione generale per l'esercizio della navigazione è tenuta a comunicare al Servizio Personale delle ferrovie dello Stato tutte le variazioni nella carriera degli agenti ad essa passati, in relazione alla determinazione dei contributi degli agenti e dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi ed all'opera di previdenza.

10. — Continuando il detto personale a partecipare al Fondo pensioni e sussidi e all'Opera di previdenza, la Direzione generale per l'esercizio della navigazione provvederà per mezzo dell'Amministrazione ferroviaria al versamento al Fondo pensioni e sussidi:

— delle ritenute ordinarie e straordinarie fatte al suo personale a sensi dell'art. 1 del decreto legge 27 novembre 1919, n. 2373;

— delle quote a suo carico per la integrazione delle pensioni stabilita dagli art. 17 e 18 del decreto-legge 27 novembre 1919, numero 2373, sopra citato.

All'opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita:

— del contributo del personale inscritto all'Opera sui relativi stipendi o paghe;

— di una quota, da stabilirsi in relazione agli stipendi, corrispondente agli altri introiti assegnati all'opera dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (6 % dei prodotti del traffico, tasse di bollo sulle quietanze e ricevute del personale, pubblicità, librerie ecc.).

11. — L'Amministrazione ferroviaria continuerà a tenere, anche per conto del personale passato alla Navigazione, la gestione dei capitali del fondo pensioni e sussidi impiegati in mutui al personale per cui sarà cura della Direzione generale per la navigazione di effettuare a mezzo dell'Amministrazione ferroviaria il versamento di tutte le ritenute mensili spettanti alla gestione stessa e a comunicare alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Ragioneria), il rendiconto delle riscossioni mensili, sul mod. R-277 già in uso in conformità alle disposizioni regolamentari vigenti.

12. — Le spese sostenute dal Servizio Sanitario per il personale ferroviario passato alla Direzione generale per la navigazione saranno addebitate con quote da convenirsi alla Direzione generale predetta.

13. — Al personale medesimo e alle rispettive famiglie sono mantenute le concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti per viaggio singolo gratuiti ed a riduzione ammessi per il personale delle ferrovie dello Stato. Analogamente sono mantenute dalla Direzione generale per la navigazione la validità dei biglietti permanenti sulle linee postali esercitate dalla navigazione e le concessioni di biglietti di viaggio gratuite ed a prezzo ridotto attualmente ammesse per il personale dell'Amministrazione ferroviaria.

14. — Sugli addebiti fatti reciprocamente dalle due Amministrazioni in dipendenza alle presenti norme, esclusi quelli pei quali sono state stabilite le quote speciali negli articoli precedenti, sarà applicata la quota di spese generali di amministrazione del 10 %.

## Ordine di servizio N. 9 (M. C.).

### Revoca della limitazione di percorso dei trasporti di bestiame.

A decorrere dal 1° febbraio 1920 è revocata la disposizione di cui al punto 6° dell'Ordine di servizio n. 103-1917 vietante l'accettazione dei trasporti a p. v. acc. di bestiame a carro completo od a capo per distanze inferiori a 30 km.

Con ciò l'Ordine di servizio n. 103-1917 resta completamente abrogato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

## Errata-corrige.

Nel penultimo capoverso del punto « Liquidazione premi », della circolare 3.v pubblicata nel *Bollettino ufficiale* n. 51-1919, leggasi circolare n. 3.v 1919, invece di circolare n. 8.v 1919.

---

ORDINE DI SERVIZIO N. 6. (*Bollettino Ufficiale* N. 3 - 1920).

— a pagina 40 nell'elenco delle linee esercitate dalla SOCIETA VENETA aggiungere: *Torrebelvicino-Schio-Arsiero* e *Verona-Caprino-Garda.*

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . . L. **4.00**

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » **8.00**

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII. – N. 5

29 GENNAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



(504) – 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***



**Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

(***Per memoria***).

**In appendice:**

(***Per memoria***).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

REGIO DECRETO-LEGGE 12 *ottobre* 1919, *n.* 2524, *che ripristina la libertà del commercio per la carta da macero* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Visti i decreti Luogotenenziali 23 maggio 1918, n. 725 e 5 gennaio 1919, n. 4;

Ritenuta l'opportunità di ridare piena libertà al commercio della carta da macero;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno e della giustizia e degli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

I decreti Luogotenenziali 23 maggio 1918, n. 725 e 5 gennaio 1919, n. 4, cessano di aver effetto dalla data del presente decreto e il commercio della carta da macero è pienamente libero anche per quanto si riferisce ai prezzi. Restano salvi i diritti sorti e impregiudicate le azioni svolte e da svolgere in dipendenza dei decreti suddetti.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 12 ottobre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — FERRARIS — MORTARA.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 gennaio 1920, n. 14.

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *dicembre* 1919, *n.* 2559, *che proroga l'abolizione temporanea del dazio sul grano, altri cereali e loro farine, sul semolino e sul riso, nonchè gli altri provvedimenti emanati col R. decreto* 31 *gennaio* 1915, *n.* 50 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50 ed i decreti Luogotenenziali 21 novembre 1915, n. 1664 e 30 giugno 1918, n. 961, nonchè il R. decreto 12 giugno 1919, n. 1126;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli del tesoro, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura e per l'industria, il commercio, il lavoro, gli approvvigionamenti e consumi alimentari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogati a tutto il 30 giugno 1920 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, col quale furono aboliti temporaneamente il dazio sul grano, su altri cereali e sulle farine e autorizzati altri provvedimenti nonchè quelli dei decreti Luogotenenziali 21 novembre 1915, n. 1664 e 30 giugno 1918, n. 961, coi quali l'abolizione temporanea del dazio venne estesa rispettivamente al semolino e al riso.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 gennaio 1920, n. 14.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — TEDESCO — SCHANZER — DE VITO — VISOCCHI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 11 *dicembre* 1919, *n.* 2574, *che determina l'imputazione della spesa per gli assegni dovuti a militari in servizio presso Amministrazioni non militari, ed abroga la facoltà concessa ad alcuni Ministeri di trattenere in servizio militari congedati* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698;
Visto il decreto Luogotenenziale dell'8 maggio 1919, n. 1075;
Visto il R. decreto del 20 luglio 1919, n. 1316;
Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto coi ministri degli affari esteri, delle colonie, dell'interno, della giustizia e degli affari di culto, delle finanze, del tesoro, della marina, dei lavori pubblici, dei trasporti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1920, n. 16.

marittimi e ferroviari, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, delle poste e telegrafi, delle terre liberate e dell'istruzione pubblica;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli assegni e tutte le indennità spettanti agli ufficiali attualmente in servizio ed ai militari di truppa comandati o comunque addetti presso altri Ministeri, sono a carico dei bilanci dei Ministeri stessi, i quali rimborseranno a quello della guerra la spesa da esso anticipata.

Art. 2.

La facoltà, concessa ad alcuni Ministeri, di trattenere in servizio ufficiali e militari di truppa del Regio esercito che, in forza alle vigenti disposizioni dovrebbero essere congedati o ricollocati in posizione ausiliaria, in congedo provvisorio o a riposo, è abrogata.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — ROSSI — MORTARA — TEDESCO — SCHANZER — ALBRICCI — SECHI — BACCELLI — PANTANO — DE VITO — VISOCCHI — FERRARIS — CHIMIENTI — NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 21 *dicembre* 1919, *n.* 2550, *che stabilisce l'assunzione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dell'esercizio delle linee ferroviarie già concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 agosto 1919, n. 1443, per il riscatto delle linee ferroviarie concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde;

Vista la legge 7 luglio 1907, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro e per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1920, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assume l'esercizio delle linee ferroviarie già concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde.

Art. 2.

In Cagliari è istituita una Commissione locale [illegible] le provincie di Cagliari e Sassari. Essa è compo[illegible] Delegazione che la presiede e di altri otto m[illegible] conformità del disposto dei comma *a*), *b*), [illegible]

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 [illegible]

*Parte I* — N. 5 - 29 gennaio 1920.

legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Art. 3.

Gli introiti e le spese dell'esercizio delle ferrovie della Sardegna sono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tenuti in separata evidenza.

Art. 4.

Provvisoriamente nulla viene innovato nel regime delle tariffe e condizioni dei trasporti, tanto per i servizi nell'interno della Sardegna, quanto per il servizio ferroviario-marittimo tra l'isola da una parte ed il continente e la Sicilia dall'altra, salvo per questo l'applicazione degli aumenti di tariffa di cui al R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159.

Art. 5.

Il personale stabile, in prova ed avventizio di carriera, ora dipendente dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde, che al 1° agosto 1919 era addetto alla Direzione generale di essa ed all'esercizio delle linee da essa esercitate ed è contemplato nei regolamenti approvati in esecuzione della legge 14 luglio 1912, numero 835, modificata col decreto-legge Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, passa col 1° gennaio 1920 alla dipendenza delle ferrovie dello Stato escluso quello i cui rapporti con la Società esercente sono regolati da patti speciali.

Sono pur esclusi dal passaggio allo Stato gli agenti resisi dimissionari, esonerati dal servizio o destituiti dalle ferrovie dello Stato o dalle Società già esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.

Passano altresì alla dipendenza delle ferrovie dello Stato gli agenti avventizi che per effetto delle disposizioni del R. decreto 22 novembre 1919, n. 2378, hanno titolo ad essere sistemati o riassunti in servizio. La Compagnia può trattenere, col consenso degli interessati, qualcuno degli agenti addetti alla Direzione generale i quali restano così esclusi dal passaggio allo Stato.

Art. 6.

Il personale passato allo Stato continua ad avere temporaneamente il trattamento spettantegli in base ai regolamenti e alle disposizioni approvate in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata col decreto-legge Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467. Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato determina gli organi dell'Amministrazione stessa competenti a prendere i provvedimenti previsti nei detti regolamenti e nelle disposizioni delle ferrovie Reali sarde.

Quando dalla competente autorità sarà stato stabilito il trattamento spettante al personale delle ferrovie Reali sarde per l'anno 1919 in applicazione della citata legge 14 luglio 1912, numero 835, modificata col citato decreto-legge Luogotenenziale, il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato assegnerà a ciascun agente la qualifica con la relativa decorrenza e lo stipendio o la paga pure con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti, secondo i quadri di classificazione annessi al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Gli stipendi e le paghe così assegnate avranno decorrenza agli effetti finanziari dal 1° gennaio 1920.

Dal 1° luglio 1920 saranno applicabili al personale passato allo Stato i regolamenti e le disposizioni vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato.

La Compagnia provvederà a corrispondere al personale quanto siagli dovuto fino al 31 dicembre 1919 in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata col decreto legge Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, e del R. decreto 22 novembre 1919, n. 2378 anche se le relative disposizioni siano dalla competente autorità emanate posteriormente al 31 dicembre detto.

Art. 7.

Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà all'inscrizione dei singoli agenti nei ruoli del personale delle ferrovie stesse in relazione all'anzianità di grado loro

rispettivamente assegnata a norma del precedente articolo, e secondo le relative disposizioni regolamentari.

Il personale occorrente per l'esercizio delle linee della Sardegna sarà considerato numericamente per ogni ruolo, grado e qualifica, aggiunto al quantitativo stabilito dalle piante organiche per le ferrovie dello Stato.

## Art. 8

Il personale passato allo Stato continua ad essere inscritto agli Istituti di previdenza esistenti presso la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, salvo il disposto del comma seguente. Esso non ha diritto al trattamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

È rilasciata facoltà agli agenti che alla data del passaggio contino non più di 30 anni di età, di optare, entro il termine di tre mesi dalla data stessa, per la inscrizione al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, di cui al testo unico approvato con Regio decreto 22 aprile 1919, n. 229. Tali agenti avranno facoltà di riscattare, a termine dell'art. 37 di detto testo unico, modificato dall'art. 21 del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373 il tempo passato al servizio della Compagnia.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a modificare nei modi di legge lo Statuto della Cassa mutua di previdenza fra gli impiegati a stipendio e quello della cassa di mutuo soccorso fra gli impiegati a paga giornaliera vigenti presso la Compagnia.

In pendenza dell'approvazione di tali modificazioni la Cassa mutua di previdenza tra gli impiegati a stipendio è amministrata gratuitamente dalle ferrovie dello Stato e il Comitato di amministrazione della cassa di mutuo soccorso è presieduto dal capo della Delegazione.

I valori costituenti il fondo delle casse predette sono custoditi e gestiti gratuitamente dalla Cassa depositi e prestiti e gli effetti pubblici che li costituiscono sono esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'art. 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER — PANTANO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *n.* 2543, *che modifica l'art.* 146 *del regolamento del personale navigante, approvato con decreto Luogotenenziale* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393, *relativamente al periodo di lavoro notturno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Su proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

In conformità del disposto dell'art. 11 del decreto-legge Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913, ferma rimanendo la decorrenza del 1° aprile 1919, nel 1° comma dell'art. 146 del regolamento

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 gennaio 1920, n. 15.

del personale navigante, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, alle parole « fra le ore una e le cinque » sono sostituite le parole « nel periodo dalle ventidue alle cinque ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *dicembre* 1919, *n.* 2557, *che accorda ai ricevitori postelegrafonici ed alle rispettive famiglie, le facilitazioni ferroviarie concesse agli impiegati civili dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli delle poste e telegrafi e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a far pagare sulle linee ferroviarie da essa esercitate la tariffa ri-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1920, n. 16.

dotta in uso per gli impiegati civili dello Stato per i viaggi dei ricevitori postelegrafonici e delle loro famiglie.

L'applicazione di tale tariffa è limitata a quattro viaggi di corsa semplice all'anno pei ricevitori e ad un solo viaggio all'anno di corsa semplice o di andata e ritorno per le famiglie (moglie e figli).

Art. 2.

Le ferrovie dello Stato saranno integralmente rimborsate dal Ministero delle poste e telegrafi della differenza fra la tariffa ridotta (differenziale *C*) e quella ordinaria, per tutti i viaggi effettuati dai ricevitori postelegrafonici o dalle loro famiglie, nonchè della spesa inerente alla relativa liquidazione.

Le modalità del rimborso saranno concordate fra il Ministero delle poste e telegrafi e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno 1° febbraio 1920 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — CHIMIENTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *dicembre* 1919, *n.* 2558, *relativo alle riduzioni di viaggio per i maestri elementari e rispettive famiglie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 29 dicembre 1901, n. 562;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'istruzione pubblica e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il secondo capoverso della Concessione XIV (trasporti di maestri elementari comunali) di cui al punto 17° dell'appendice annessa alla legge 29 dicembre 1901, n. 562, è sostituito da quello seguente con effetto dal 1° luglio 1919:

« Il ribasso può essere fruito dai maestri e dalle maestre per un numero illimitato di viaggi e dalle loro famiglie per un solo viaggio all'anno di corsa semplice o di andata e di ritorno ».

Art. 2.

Dalla stessa data le ferrovie dello Stato saranno integralmente rimborsate dal Ministero della istruzione pubblica della differenza fra la tariffa ridotta (differenziale *C*) e quella ordinaria, per tutti i viaggi effettuati dai maestri e dalle loro famiglie, nonchè della spesa inerente alla relativa liquidazione.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1920, n. 16.

Le modalità del rimborso saranno concordate fra il Ministero della istruzione pubblica e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'talia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — BACCELLI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *che colloca a riposo, con decorrenza* 15 *gennaio* 1920, *il vice direttore generale cav. di gran croce ing. Mosè Berrini, e gli conferisce il grado di direttore generale* ad honorem.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2460;

Visto l'art. 167, lettera *d*) del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il vice direttore generale delle ferrovie dello Stato cav. di gran croce ing. Mosè Berrini è collocato a riposo, a decorrere dal 15 gennaio 1920, e con la stessa decorrenza gli è conferito il grado di direttore generale *ad honorem*.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — DE VITO.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *che nomina a decorrere dal 15 gennaio 1920 il capo servizio principale grande ufficiale ing. rag. Carlo Crova, vice direttore generale.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2460;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il capo servizio principale delle ferrovie dello Stato sig. gr. uff. ing. rag. Carlo Crova è nominato vice direttore generale delle ferrovie dello Stato, a decorrere dal 15 gennaio 1920, ed è preposto

alla direzione dei servizi dell'esercizio a norma dell'art. 2 del decreto Reale 18 dicembre 1919.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — DE VITO.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *che nomina a decorrere dal* 15 *gennaio* 1920 *il capo compartimento di 2ª classe comm. ing. Gabriele Artini ispettore superiore di 2ª classe.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 959;

Visto il decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2460;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il capo compartimento di 2ª classe sig. comm. ing. Gabriele Artini è nominato ispettore superiore di 2ª classe delle ferrovie dello Stato, a decorrere dal 15 gennaio 1920.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — DE VITO.

REGIO DECRETO 4 *gennaio* 1920, *n.* 27, *che approva la tabella organica per il personale delle ferrovie dello Stato, distaccato al Ministero dei trasporti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i decreti Luogotenenziali 13 agosto 1917, n. 1393, e 30 giugno 1918, n. 959; e il decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2460;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato, distaccati, col loro consenso, al Ministero per i trasporti, insieme ai funzionari ed agenti delle ferrovie appartenenti all'esercizio della navigazione, formano un ruolo separato ai sensi ed agli effetti dell'art. 1 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, giusta l'unita tabella, vistata, d'ordine Nostro, dal ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari e dal ministro del tesoro.

Il pagamento dei relativi stipendi e competenze continua ad essere fatto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, tenendo conto separato.

Art. 2.

Ai funzionari ed agenti compresi in tale ruolo sono applicabili le norme stabilite per il ruolo amministrativo e le disposi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1920, n. 17.

zioni dell'art. 3 del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1587, sostituendosi alle Commissioni di cui all'art. 142 del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, a cominciare dagli avanzamenti con decorrenza 1° gennaio 1920, una sola Commissione di avanzamento presieduta dal ministro o dal sottosegretario di Stato per i trasporti e composta di quattro direttori generali e di quattro delegati del personale, dei quali due scelti dai componenti della 1ª categoria e due da quelli della 2ª e del personale ausiliario.

Insieme ai delegati sono scelti pure quattro supplenti, due per ciascuna categoria, che sostituiranno i delegati effettivi nei casi di assenza o di incompatibilità, intervenendo per ciascuna categoria soltanto i rispettivi delegati e supplenti.

Art. 3.

Per il personale navigante alla Commissione di cui al titolo VI, capo IV, del regolamento approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, sarà sostituita una Commissione di avanzamento presieduta pure dal ministro o dal sottosegretario di Stato per i trasporti e composta dal direttore generale dell'esercizio della navigazione, da tre capi d'ufficio di navigazione, designati dallo stesso direttore generale, e da quattro delegati del personale, dei quali due scelti dagli agenti di stato maggiore e due da quelli di bassa forza.

Insieme ai delegati sono scelti pure quattro supplenti, due per ciascuna categoria, che sostituiranno i delegati effettivi nei casi di assenza o di incompatibilità.

Restano però ferme le designazioni alle promozioni fatte dalla Commissione d'avanzamento posteriormente al R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587.

Art. 4.

Sino a quando non sia provveduto alla pubblicazione del nuovo regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, sono sospese a decorrere dal 1° gennaio 1920, per il personale inscritto nei diversi ruoli delle ferrovie, le promozioni per titolo di maggior merito, nonchè le disposizioni di cui agli articoli 87 e 37 dei regolamenti approvati con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917,

n. 1393, pel personale delle ferrovie dello Stato e quello navigante.

Le aliquote delle promozioni che si dovrebbero effettuare per maggior merito vanno assegnate al titolo di merito.

Art. 5.

Agli effetti delle promozioni dal grado 10° al grado 9°, l'anzianità degli agenti degli uffici inscritti nei diversi ruoli delle ferrovie dello Stato è determinata dalla complessiva permanenza nei gradi 10° e 11°

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il Guardasigilli*: MORTARA.

**RUOLO del personale delle ferrovie dello Stato appartenente all'esercizio navigazione e del personale delle ferrovie distaccato al Ministero.**

| Grado | Qualifiche | Pianta definitiva |
|---|---|---|
| | **1ª categoria.** | |
| 3° | Capi divisione | 5 |
| 4° | Ispettori capi (1) | 5 |
| 5° | Ispettori principali (1) | 10 |
| 6° | Ispettori | 12 |
| | **Personale di 2ª categoria ed ausiliario.** | |
| 7° | Segretari capi | 13 |
| 8° | Segretari principali (1) | 28 |
| 9° | Segretari di 1ª classe (1) | 40 |
| 10° | Segretari di 2ª classe | 40 |
| 11° | Scrivane principali | 12 |
| 12° | Scrivane | 28 |
| | **Personale subalterno.** | |
| 12° | Uscieri capi | 8 |
| 13° | Uscieri di 1ª classe | 20 |
| 14° | Uscieri di 2ª classe | 20 |
| 15° | Inservienti | 10 |

(1) E qualifiche di gradi equiparati.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
*Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.
*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.

Regio decreto-legge 8 *gennaio* 1920, *n.* 16, *che modifica il testo unico* 30 *novembre* 1919, *n.* 2318, *contenente provvedimenti per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro e per gli approvvigionamenti e consumi alimentari, di concerto coi ministri per l'interno, per l'agricoltura, per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## Capo I.

## Agevolazioni fiscali.

### Art. 1.

All'art. 36 del testo unico di legge, approvato con R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia è sostituito il seguente:

« Le case popolari ed economiche fruiscono per venti anni della esenzione dall'imposta erariale e dalle sovrimposte provinciali e comunali, a condizione:

1° che le case corrispondano alle caratteristiche stabilite con decreto Reale ai termini dell'art. 20 del presente testo unico; ed appartengano ad Enti e società indicati all'art. 7 od ai loro soci;

2° che i soci e gli operai, ai quali saranno date in locazione o vendute, non siano proprietari nello stesso Comune di fabbricati

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1920, n. 13.

inscritti al catasto urbano gravati di più di L. 50 all'anno per imposta erariale principale.

L'esenzione a favore delle case popolari ed economiche sarà estesa ai locali di carattere igienico ed educativo, bagni, asili per lattanti, case per bambini, dopo-scuola, biblioteche popolari, sale di riunione e di lettura, nonchè ai locali adibiti a pubblici esercizi per provvedere ai bisogni degli inquilini, eccettuati quelli esclusivamente destinati a spaccio di bevande alcooliche e purchè il reddito effettivo o presunto di tali locali non sia superiore ad un quarto del reddito dello intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione e che abbia i caratteri delle case popolari ed economiche.

Per le costruzioni di alberghi popolari e dormitorî pubblici, fatte da Comuni e da Enti morali, l'esenzione dalla imposta sui fabbricati è pure di venti anni.

Qualora alla scadenza del ventennio, di cui al primo comma del presente articolo, sia accertato il loro deprezzamento, nella misura e nelle forme del successivo art. 44, le case popolari ed economiche iniziate entro un anno dal 5 luglio 1919 e completate entro il 30 giugno 1922 godono dell'esenzione per altri cinque anni ».

### Art. 2.

All'art. 44 del testo unico di legge sovracitato è sostituito il seguente:

« Le case di abitazione, escluse quelle di lusso, la cui costruzione sia iniziata entro un anno dal 5 luglio 1919 e completata entro il 30 giugno 1922, godono della esenzione dalla imposta e sovraimposta su fabbricati per dieci anni.

La esenzione sarà inoltre prorogata di un congruo numero di anni, tenendo conto dell'eventuale deprezzamento dell'immobile che si verifichi per mutate condizioni di mercato alla scadenza dei dieci anni predetti.

Chiunque intenda, col beneficio sovraccennato, garantirsi dalla temuta alea delle svalutazioni, dovrà, entro sei mesi dall'inizio dei lavori, darne avviso alla locale Intendenza di finanza.

L'Intendenza di finanza curerà che, a mezzo di funzionari tec-

nici dello Stato, venga accertato il costo di costruzione del fabbricato in base ai prezzi correnti per gli elementi principali della costruzione.

L'accertamento avrà luogo in contradittorio con il proprietario ed i suoi incaricati, ed in caso di divergenza deciderà in modo definitivo l'ingegnere capo del genio civile della Provincia, contro la cui decisione non è ammesso reclamo.

Alla scadenza dei dieci anni di esenzione chi sarà in quel momento proprietario del fabbricato potrà chiedere all'Intendenza di finanza che si eseguisca il nuovo accertamento; e questo avrà luogo, nei modi e nelle forme di cui sopra, tenendo distintamente conto delle variazioni avvenute negli elementi principali del costo di costruzione e del valore locativo dell'immobile alla scadenza predetta.

Quando, sia dall'una sia dall'altra delle nuove valutazioni, risulti che lo stabile è deprezzato di almeno un quinto in confronto del primitivo accertamento, sarà prorogata l'esenzione dell'imposta e sovrimposte per un secondo decennio.

La proroga potrà essere a suo tempo rinnovata per altri cinque anni semprechè si accerti, con le stesse norme, che persista un deprezzamento dello stabile di almeno un quinto in confronto al primitivo accertamento compiuto al momento della costruzione.

Agli effetti delle proroghe, non si terrà conto nel determinare il nuovo valore dell'edificio, del deprezzamento dovuto a trascurata mantenzione, ed a sinistri o danni; nè dei miglioramenti arrecati da lavori straordinari dopo la costruzione.

Non perderanno il beneficio dell'esenzione i fabbricati quando il pianterreno e il sotterraneo siano adibiti o affittati per bottega, magazzino, esercizio industriale, cantina e simili, purchè il reddito effettivo o presunto dei locali a pianterreno o sotterranei non sia superiore ad un quarto del reddito dell'intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione.

Il Governo del Re è autorizzato ad emanare, con decreto Reale, su proposta dei ministri dell'industria, commercio e lavoro e delle finanze, le disposizioni tutte occorrenti per l'attuazione delle norme contenute nel presente articolo ».

### Art. 3.

Dopo l'art. 40 del testo unico di legge sovracitato è aggiunto l'articolo seguente:

« Le disposizioni dell'art. 44 sono applicabili alle costruzioni rurali che siano fatte anche dai conduttori di fondi per essere locate o usate da mezzadri e coltivatori.

« Il Governo del Re è autorizzato a stabilire, con decreto Reale su proposta dei ministri delle finanze e dell'agricoltura, le modalità relative all'applicazione del presente articolo ».

### Art. 4.

Dopo l'art. 46 del testo unico di legge sovracitato è aggiunto l'articolo seguente:

« Il Ministero delle finanze, d'accordo con quello dell'industria, commercio e lavoro, può accordare l'esenzione dai dazi di importazione pei materiali di costruzione che servano a case di abitazione, escluse quelle di lusso, da iniziarsi entro un anno dal 5 luglio 1919 e da completarsi entro il 30 giugno 1922.

« Con decreto Reale, su proposta dei due ministri, saranno stabilite le modalità e le cautele opportune ».

### Art. 5.

All'art. 35 del testo unico di legge sovracitato è aggiunta la disposizione seguente:

« L'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile è applicabile agli interessi dei mutui concessi anche da Società e privati per la costruzione di case popolari ed economiche ».

## Capo II.

## Contributo dello Stato nei mutui.

### Art. 6.

All'art. 5 del testo unico di legge sovracitato è aggiunta la disposizione seguente:

« I mutui di cui all'ultima parte del terzo comma del presente articolo possono essere concessi anche a cooperative per costruzione di case popolari od economiche a proprietà individuale o indivisa composte di pensionati dello Stato ».

## Art. 7.

Dopo il primo comma dell'art. 30 del testo unico di legge sovracitato è aggiunta la seguente disposizione:

« Agli effetti del contributo dello Stato sono parificati agli impiegati di Stato quelli addetti ad istituzioni create in virtù di legge ed aventi funzioni essenzialmente statali ».

## Art. 8.

Dopo l'art. 30 del testo unico di legge sovracitato è aggiunto l'articolo seguente:

« Il contributo dello Stato, di cui all'articolo precedente, potrà essere accordato per mutui che vengano concessi dagli Istituti indicati all'art. 1 del testo unico a Comuni ed Enti morali per la costruzione di alberghi popolari da affittare per dimora giornaliera e di dormitori pubblici ad uso gratuito ».

## Art. 9.

Dopo l'art. 38 del testo unico di legge sovracitato è aggiunto l'articolo seguente:

« Il contributo dello Stato, di cui all'art. 30 del testo unico, può essere accordato anche pel pagamento degli interessi sui mutui stipulati o sui capitali direttamente impiegati da Società ed imprese industriali, bancarie e commerciali per costruire case popolari ed economiche, pei propri impiegati e salariati, semprechè di tali gestioni si tenga conto separato e non sia ammesso un interesse superiore al cinque per cento sulle somme direttamente impiegate nella costruzione.

« Le case così costruite non potranno essere cedute che ad altre Società ed imprese che subentrino nell'azienda o a cooperative di impiegati e salariati o all'Istituto delle case popolari, ferma rimanendo la loro destinazione ».

### Art. 10.

Dopo l'art. 40-*bis* del testo unico di legge sovracitato è aggiunto l'articolo seguente:

« Ai mutui che dagli Istituti di cui all'art. 1 del testo unico soli o consorziati, venissero concessi a proprietari o conduttori di fondi per la costruzione dei fabbricati rurali potrà essere accordato il contributo dello Stato a termini e nelle forme dell'articolo 30 ».

## Capo III.

## Disposizioni varie.

### Art. 11.

Nell'art. 1, n. 7, del testo unico di legge sovracitato sono aggiunte le parole « e la Cassa nazionale d'assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro ».

### Art. 12.

All'art. 4 del testo unico di legge sovracitato è aggiunta la disposizione seguente:

« La facoltà di acquistare le obbligazioni emesse dalla sezione autonoma dell'Istituto nazionale di credito della cooperazione per l'esercizio del credito edilizio è estesa a tutti gli Istituti indicati nell'art. 1 del testo unico singolarmente o riuniti in Consorzio.

« Gli Enti morali, Società ed Istituti, a cui è fatto obbligo per legge di impiegare in tutto o in parte il proprio patrimonio in titoli emessi o garantiti dallo Stato, sono autorizzati ad acquistare come impiego le obbligazioni della sezione.

« Le obbligazioni stesse possono essere accettate come deposito cauzionale dalle pubbliche Amministrazioni per un valore ragguagliato ai nove decimi del valore di Borsa ».

### Art. 13.

Dopo l'art. 18 del testo unico di legge sovracitato sono aggiunte le disposizioni seguenti:

« Oltre alla facoltà di occupare temporaneamente cave e fornaci a termini del quarto comma dell'art. 18, può essere concessa a Comuni quella di espropriarle definitivamente, quando ciò risulti necessario per agevolare la costruzione di case popolari ed economiche.

« Contro il diniego del Comune di occupare temporaneamente ed espropriare cave o fornaci a richiesta e per conto di Istituti, Società cooperative o anche privati per costruire case popolari ed economiche è ammesso il ricorso al Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro.

« Tutte le facoltà di espropriazione ed occupazione temporanea concesse dall'art. 18 e dalle presenti disposizioni per la costruzione di case popolari ed economiche possono essere estese alla costruzione di qualunque casa di abitazione, escluse quelle di lusso, che venga iniziata entro un anno dal 5 luglio 1919 per essere compiuta entro il 30 giugno 1922 ».

### Art. 14.

Le sostituzioni ed aggiunte di cui agli articoli precedenti saranno introdotte, con decreto Reale, nel testo unico di legge approvato con decreto Reale 30 novembre 1919, n. 2318.

### Art. 15.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — FERRARIS — VISOCCHI — TEDESCO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

## Ordine di servizio N. 10. (A.).

### Nuova circoscrizione degli ispettori di riparto del Servizio Approvvigionamenti.

In seguito alle modificazioni apportate con l'Ordine di servizio n. 116-1919 alla circoscrizione degli ispettori di riparto del Servizio Approvvigionamenti si pubblica qui in appresso il quadro da cui risulta chiaramente la nuova circoscrizione stessa.

---

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 1° | **Torino** | Alessandria | Savona | | Alessandria | Acqui |
| | | Torino O. N. | | | Asti | Alessandria Sm. |
| | | Torino Sm. | | | Bra | Bastia |
| | | Torino Stampo | | | Bussoleno | Bricherasio |
| | | Torino Via Nizza | | | Casale Monferr. | Ivrea |
| | | | | | Ceva | Pinerolo |
| | | | | | Chivasso | Salbertrand |
| | | | | | Cuneo | Saluzzo |
| | | | | | Savona | Torino Dora |
| | | | | | Santhià | Torino P. N. |
| | | | | | S Giuseppe di Cairo | Torino P. S. |
| | | | | | Torino Smist. | Vercelli |
| | | | | | | Villafranca |
| 2° | **Milano** | Milano App. | | | Arona | Chiavenna |
| | | Milano Arm. | | | Bergamo | Colico |
| | | Voghera | | | Domodossola | Como S. Giov. |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 2° | *Segue* **Milano** | | | | Gallarate | Milano P. G. |
| | | | | | Lambrate | Milano P. R. |
| | | | | | Lecco | Milano P. T. |
| | | | | | Luino | Milano P. V. |
| | | | | | Milano C.le | Monza |
| | | | | | Milano S. | Paratico |
| | | | | | Mortara | Seregno |
| | | | | | Novara | Sesto S. Giovanni |
| | | | | | Pavia | Sondrio |
| | | | | | Rogoredo | Tortona |
| | | | | | Treviglio | |
| | | | | | Voghera | |
| 3° | **Verona** | Verona | Venezia | Mestre | Bolzano | Bassano |
| | | Vicenza | | | Brescia | Belluno |
| | | Bolzano | | | Fortezza | Brunico |
| | | Trento | | | Mestre | Castelfranco V |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 3° | *Segue* **Verona** | | | | Padova<br>Trento<br>Treviso<br>Venezia<br>Verona P. N.<br>Verona P. V.<br>Vicenza | Cittadella<br>Merano<br>Montebelluna<br>Padova C. M.<br>Perarolo<br>Peschiera<br>Primolano<br>Rovato<br>Schio |
| 4° | **Trieste** | Trieste | Trieste<br>Pola | | Divaccia<br>Gorizia<br>Nabresina<br>Pola<br>Pontebba<br>Trieste C.le<br>Trieste S. Andrea<br>Udine | Aidussina<br>Buje<br>Canfanaro<br>Casarsa<br>Cervignano<br>Chiusaforte<br>Erpelle<br>Fiume |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 4° | *Segue* **Trieste** | | | | | Gemona |
| | | | | | | Longatico |
| | | | | | | Opima |
| | | | | | | Parenzo |
| | | | | | | Portogruaro |
| | | | | | | S. Lucia di Tolmino |
| | | | | | | S. Pietro del Carso |
| | | | | | | Tarvisio |
| | | | | | | Trieste Punto Franco |
| | | | | | | Trieste Scartam. Ridotto |
| 5° | **Genova** | Rivarolo | Genova | Novi | Busalla | Arquata |
| | | | Spezia | Spezia | Genova P. B. | Aulla |
| | | | | | Novi S. B. | Carrara |
| | | | | | Rivarolo | Chiavari |
| | | | | | Ronco Scrivia | Genova P. C. |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie Marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 5° | *Segue* **Genova** | | | | **Sarzana** | Genova P. P. |
| | | | | | Spezia | Genova S. L. |
| | | | | | Ventimiglia | Ovada |
| | | | | | | Pontedecimo |
| | | | | | | Viareggio |
| 6° | **Bologna** | Bologna App. | | Borgo S. Donnino | Bologna | Bagni Porretta |
| | | Bologna St. | | | Cremona | Borgo S. Donnino |
| | | Rimini | | | Faenza | Castel Bolognese |
| | | | | | Ferrara | Chioggia |
| | | | | | Mantova | Lavezzola |
| | | | | | Parma | Legnago |
| | | | | | Piacenza | Marradi |
| | | | | | Pontremoli | Modena |
| | | | | | Rimini | Monselice |
| | | | | | | Parma Scalo |
| | | | | | | Piadena |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 6° | *Segue* **Bologna** | | | | | Pontelagoscuro |
| | | | | | | Ravenna |
| | | | | | | Reggio Emilia |
| | | | | | | Rovigo |
| | | | | | | Suzzara |
| 7° | **Firenze** | Firenze | Livorno | Livorno | Borgo S. Lorenzo | Arezzo |
| | | Lucca | | | Chiusi | Asciano |
| | | Pisa | | | Empoli | Campiglia |
| | | Pontassieve | | | Firenze C. M. | Castelnuovo Garfagnana |
| | | Siena | | | Firenze S. M. N. | Cecina |
| | | | | | Livorno C. | Firenze P. P. |
| | | | | | Livorno S. M. | Follonica |
| | | | | | Lucca | Giuncarico |
| | | | | | Pisa | Livorno M. |
| | | | | | Pistoia | Prato |
| | | | | | Siena | Rifredi |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili – Autonomi | Depositi combustibili – Aggregati |
| 7° | *Segue* **Firenze** | | | | | S. Giovanni Valdarno<br>Volterra Saline |
| 8° | **Roma** (presso la Sede centrale) | Roma Econ.<br>Roma Tr. | Civitavecchia<br>Orbetello (per il porto di S. Liberata) | Civitavecchia | Cassino<br>Civitavecchia<br>Grosseto<br>Orte<br>Roma S. L.<br>Roma Tr.<br>Tivoli<br>Viterbo | Attigliano<br>Avezzano<br>Ceprano<br>Ciampino<br>Nettuno<br>Norma Ninfa<br>Orbetello<br>Orvieto<br>Portonaccio<br>Roccasecca<br>Roma Term.<br>Roma Tuscol,<br>Ronciglione |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 8° | *Segue* **Roma** | | | | | Segni |
| | | | | | | Tagliacozzo |
| | | | | | | Terracina |
| | | | | | | Velletri |
| 9° | **Ancona** | Ancona | Ancona | Falconara | Ancona | Antrodoco |
| | | Foligno | | | Campobasso | Aquila |
| | | | | | Castellamare Adriatico | Campomarino |
| | | | | | Fabriano | Castel di Sangro |
| | | | | | Foligno | Falconara |
| | | | | | Sulmona | Giulianova |
| | | | | | Terni | Macerata |
| | | | | | | Perugia |
| | | | | | | Pesaro |
| | | | | | | Porto Civitanova |
| | | | | | | S. Benedetto T. |
| | | | | | | Termoli |

| Riparto | SEDE pel Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 9° | *Segue* **Ancona** | | | | | Urbino |
| | | | | | | Vasto |
| 10° | **Bari** | Taranto | Bari | Brindisi | Bari | Cerignola |
| | | Foggia | Barletta | | Barletta | Colle Basso |
| | | | Brindisi | | Brindisi | Gallipoli |
| | | | Taranto | | Foggia | Gioia del Colle |
| | | | | | Lecce | Grassano |
| | | | | | Rocchetta S A | Metaponto |
| | | | | | Taranto | Nasisi |
| | | | | | | Ofantino |
| | | | | | | Otranto |
| | | | | | | Spinazzola |
| | | | | | | S. Severo |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 11° | **Napoli** | Granili | Napoli | Napoli | Avellino | Agropoli |
| | | Napoli App. | Salerno | S. Giov. a Teduccio | Benevento | Baragiano |
| | | Napoli Stampe | Torre Annunziata | Torre Annunziata | Cancello | Battipaglia |
| | | Pietrarsa | | | Isernia | Bovino |
| | | Torre Annunziata | | | Napoli Sperone | Caianello |
| | | | | | Nocera Inferiore | Capua |
| | | | | | Potenza | Caserta |
| | | | | | Salerno | Castellamare St. |
| | | | | | Torre Annunziata | Conza Andretta |
| | | | | | | Gaeta Elena |
| | | | | | | Mercato S. Sev. |
| | | | | | | Montecalvo |
| | | | | | | Napoli C.le |
| | | | | | | Napoli P. M. |
| | | | | | | Sicignano |
| | | | | | | Sparanise |

*N. B.* – Ha pure la sorveglianza sul Cantiere di iniezione traverse di Napoli.

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 12° | **Reggio Calabria** | Messina | Catania | | Catania | Acquicella |
| | | | Messina | | Cotrone | Caltagirone |
| | | | Reggio Calabria | | Catanzaro M, | Castelnuovo Vallo |
| | | | Siracusa | | Messina | Cosenza |
| | | | | | Paola | Nicotera |
| | | | | | Reggio Calabria | Roccella Jonica |
| | | | | | S. Eufemia | Rometta |
| | | | | | Sibari | Sapri |
| | | | | | Siracusa | S. Agata |
| | | | | | | Villa S Giovanni |
| 13° | **Palermo** | Palermo C.le | Licata | | Castelvetrano | Assoro |
| | | Palermo Lolli | Palermo | | Licata | Caldare |
| | | Palermo Stampe | Porto Empedocle | | Palermo C.le | Caltanisetta |
| | | | | | Palermo Lolli | Canicattì |

| Riparto | SEDE del Riparto | CIRCOSCRIZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Magazzini | Agenzie marittime | Fabbriche mattonelle | Depositi combustibili | |
| | | | | | Autonomi | Aggregati |
| 13° | *Segue* **Palermo** | | | | Porto Empedocle | Castrogiovanni |
| | | | | | Roccapalumba | Corleone |
| | | | | | | Leonforte |
| | | | | | | Lercara Alta |
| | | | | | | Lercara Bassa |
| | | | | | | Modica |
| | | | | | | Naro |
| | | | | | | Palermo S. Erasmo |
| | | | | | | Partinico |
| | | | | | | Prizzi |
| | | | | | | Ribera |
| | | | | | | Sciacca |
| | | | | | | S. Caterina |
| | | | | | | Termini Imerese |
| | | | | | | Trapani |
| | | | | | | Valguarnera |
| | | | | | | Villafrati |
| | | | | | | Vittoria |

## Ordine di servizio N. 11 (C.).

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo ferroviaria » di Varazze, avendo estesa la vendita al pubblico delle merci e derrate, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

# SENTENZA

**Trasporto in territorio fuori della zona di guerra - Carro difettoso - - Mancata visita - Avaria - Regime speciale.**

*La ferrovia non è tenuta a risarcire il danno sofferto dalla merce trasportata in tempo di guerra, anche se fuori della zona di guerra, con carro inidoneo (guasto della tela dell'imperiale) essendo dipendente dallo stato di guerra la mancata visita regolare del materiale rotabile* (1).

CORTE APPELLO DI CASALE. — Sentenza 7; 14 maggio 1919 (*Est.* Avenati). — Ferrovie Stato appellanti, contro Ditta Fratelli Bocca.

IN DIRITTO

1°. Non havvi questione fra le parti sulle circostanze di fatto sulle quali viene proposta dalla ditta fratelli Bocca la domanda di risarcimento del danno derivato dall'avaria. E cioè, che questa è stata la conseguenza diretta dell'avere le ferrovie trasportata la merce mediante un carro chiuso in cattivo stato di manutenzione, tale da non avere riparato la merce dalla infiltrazione dell'acqua piovana durante il trasporto.

Non havvi, del pari questione, che il trasporto è avvenuto in pendenza delle norme eccezionali stabilite per ragioni dipendenti dallo stato di guerra, ma in territorio non effettivamente dichiarato in stato di guerra.

In relazione a tale stato di fatto, la questione da decidere si riduce a questa: se le ferrovie dello Stato siano o no responsabili dell'avaria per avere, in regione di guerra, ma in territorio di-

(1) Ved. retro a pag. sentenza della Cassazione di Roma in causa Selleri.

chiarato in stato di guerra trasportata la merce con un carro in cattive condizioni di custodia e di riparo contro la infiltrazione della pioggia durante il trasporto.

Alla eccezione opposta dall'Amministrazione delle ferrovie a sostegno della propria assolutoria, la sentenza appellata ha controproposto le considerazioni seguenti:

*a*) tenute presenti le disposizioni del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, lettera *g*, del R. D. 26 giugno 1905, n. 369, dell'ordine generale di servizio 29 maggio 1915, n. 5 (M) dell'Ordine di servizio 30 settembre 1915, n. 267 (M. G.) dell'Ordine di servizio 11 novembre 1915 (M. C.) si deve fare una duplice distinzione: *fra i trasporti eseguibili a tutto rischio e pericolo del mittente ed interessanti territorio dichiarato in stato di guerra e trasporti non interessanti detti territori;*

*b*) quanto ai trasporti della prima specie le disposizioni anzidette stabiliscono la presunzione di irresponsabilità delle ferrovie fino a che non sia data la prova del loro dolo e della loro colpa grave, cosicchè data la ipotesi del trasporto con carro malamente coperto, il danno dell'avaria non sarebbe risarcibile perchè tale prova manca e non è neppure invocabile in concreto;

*c*) quanto ai trasporti della seconda specie, la presunzione di irresponsabilità va intesa e limitata nel senso che le anormalità del trasporto debbono essere determinate da *condizioni e circostanze di fatto dipendenti dallo stato di guerra* tali cioè da costituire rapporto reale e serio di causa ad effetto fra esse e la avaria. Vale a dire, che non basta la possibilità astratta dalla irregolarità del servizio in dipendenza dello stato di guerra (scarsità di veicoli e di personale, disagio nel servizio in generale, preferenza dovuta ai trasporti militari, ecc.), ma occorre che si dimostri con fatto concreto dipendente non solo dallo stato di guerra, ma pel quale il danno dell'avaria sia derivato in modo necessario ed esclusivo. Sicchè, ad esempio, in concreto, dovevano le ferrovie dimostrare che nella stazione di carico non era disponibile altro carro chiuso od altrimenti aperto ma con copertone, all'infuori di quello stato adibito non avente i requisiti voluti pel riparo della merce dall'acqua piovana;

*d*) che se poi le ferrovie volessero sostenere di non essere tenute a verificare la esistenza di tali requisiti in dipendenza del

R. D. 25 giugno 1905 e dell'Ordine di servizio 29 maggio 1915, allora dovrebbe ritenersi che la ispezione e la visita dei veicoli (periodica o singola) non furono abolite da tali disposizioni, ma furono soltanto modificate nel tempo, trattandosi di operazioni attinenti alla polizia, sicurezza e ragolarità delle strade ferrate, cioè all'esercizio ferroviario colle quali operazioni i rapporti derivanti dal contratto di trasporto non hanno attinenza tale da menomare l'obbligo del vettore ferroviario di custodire e conservare le merci a lui affidate.

2ª. La Corte osserva che, nella particolare fattispecie di cui si tratta, il richiamo specifico alle disposizioni eccezionali del R. D. 15 aprile 1915, lettera *g* e del correlativo Ordine di servizio 29 maggio 1915, art. 6 in quanto stabiliscono per cause generali, straordinarie ed impellenti dello stato di guerra, la limitazione dell'accettazione dei trasporti a tutto rischio e pericolo del mittente) può apparire superfluo, imperocchè non si tratta di trasporto eseguito in territorio dichiarato in stato di guerra. Nel quale ultimo caso la responsabilità delle ferrovie per l'avaria avvenuta durante il trasporto dovrebbe presumersi inesistente fino a che il mittente non provi che l'avaria è derivata da dolo o colpa grave delle ferrovie stesse, la quale prova oggi non è neanche in discussione. Tale presunta limitazione del vincolo del contratto di trasporto non è che una deroga al diritto comune voluta dalla legge speciale di guerra in favore del vettore ferroviario, con applicazione rigorosa degli articoli 103-130 delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto e trova la sua applicazione sopratutto nel caso in cui si tratti di trasporto in territorio situato in zona di guerra.

Ma, pel caso concreto di trasporto eseguito in territorio fuori della zona di guerra, essendo stati emanati e pubblicati gli Ordini di servizio 30 settembre 1915 e 11 novembre 1915, si fa questione se, di fronte ad essi, sia o meno risorta intera o quasi la responsabilità ordinaria del vettore ferroviario, questione che venne risolta in senso affermativo dalla sentenza appellata, nel senso che spettasse alla ferrovia di provare che vi fosse un impedimento avente carattere di forza maggiore pel quale non fosse disponibile pel carico alcun carro chiuso o coperto idoneo.

Esaminando il contenuto dell'Ordine di servizio 30 settem-

bre 1915 si rileva che esso ha modificato e temprato il rigore delle precedenti disposizioni del servizio di guerra ed ha disposto al n. 4 CHE LA ACCETTAZIONE DEI TRASPORTI A TUTTO RISCHIO E PERICOLO DELLO SPEDITORE fosse limitata, fino a contraria disposizione ALLE SPEDIZIONI INTERESSANTI TERRITORI IN ISTATO DI GUERRA, e che gli altri trasporti interessanti tali territori fossero accettati ALLE CONDIZIONI NORMALI DI TARIFFA...., ecc. Ma ha pure disposto che, ANCHE PER QUESTI TRASPORTI NON DOVRÀ ESSERE, IN CASO DI RECLAMI PER QUALSIASI ANORMALITÀ RICONOSCIUTA LA RESPONSABILITÀ DELLA AMMINISTRAZIONE QUALORA CIRCOSTANZE E CONDIZIONI DI FATTO DIPENDENTI DALLO STATO DI GUERRA ABBIANO DETERMINATO L'INADEMPIMENTO DEL CONTRATTO DI TRASPORTO (art. 145 Tariffe).

Dal successivo Ordine di servizio 11 novembre 1915 si rileva poi che tutti i trasporti, comunque effettuati, SONO SEMPRE ACCETTATI SUBORDINATAMENTE ALLE ESIGENZE MILITARI E AI MEZZI DI TRASPORTO DISPONIBILI, e che è stato richiamato il disposto sovra enunciato del n. 4 dell'Ordine di servizio 30 settembre 1915.

La interpretazione di tali disposizioni porta evidentemente a questa conseguenza, che pur non derogandosi in modo sostanziale al R. D. 15 aprile 1915 ed al correlativo Ordine di servizio 29 maggio 1915 si è intesi di facilitare per QUANTO LO CONSENTISSERO LE ESIGENZE MILITARI SEMPRE IMPERANTI ED I MEZZI DI TRASPORTO DISPONIBILI, l'accettazione normale dei trasporti nella zona non istato di guerra, ma si è ben ribadito ed espresso che, l'impedimento di forza maggiore liberativo da responsabilità contrattuale dovesse sempre avere effetto IN TUTTI I CASI IN CUI SI FOSSE AVVERATO PER CIRCOSTANZE DIPENDENTI DALLO STATO DI GUERRA.

Cosicchè verificandosi un caso di inadempimento contrattuale per essersi fatto il trasporto con un carro coperto non adatto a proteggere la merce dalla pioggia, basta stabilire se esso abbia o meno dipendenza dallo stato di guerra per desumere la ipotesi giuridica di un evento di forza maggiore eccezionalmente coercitiva della regolare esecuzione del trasporto, ossia di una legittima causale di irresponsabilità.

E nel caso in esame si tratta appunto di un inadempimento dovuto all'uso di un carro difettoso per essere stato previamente verificato dalle ferrovie nè con la visita periodica regolamentare nè con la visita singola pria del carico, il quale inadempimento,

essendo ammesso e tollerato per il disposto del R. D. 25 giugno 1905 (derogante per il tempo di guerra, al regolamento di polizia ferroviaria 31 ottobre 1873 nel senso appunto DI ANTICIPARE O RITARDARE LE PRESCRITTE VISITE E PROVE DEL MATERIALE ROTABILE RISPETTO AI TERMINI REGOLAMENTARI) veniva a trovarsi in condizione di fatto e di diritto equivalente alla legale dispensa dalla osservanza di quella diligenza nella verifica del materiale che, in tempi normali sarebbe stata obbligatoria per il regolamentare adempimento del trasporto. E, data in fatto tale specie di inadempimento quale unica causa materiale dell'avaria, dato in diritto il rapporto evidente fra esso e la lecita inosservanza del materiale dipendente dallo stato di guerra, la cui ripercussione ha luogo anche nei territori fuori della zona di guerra, riesce del pari dimostrato che anche alla stregua dei due ultimi Ordini di servizio sovra menzionati, la responsabilità delle ferrovie deve essere giuridicamente esclusa.

Non giova, quindi alla ditta appellata sostenere che spetti alle ferrovie di dimostrare specificamente circostanze di fatto dipendenti dallo stato di guerra, quali produttrici dell'inadempienza del trasporto, imperocchè a tale prova supplisce pienamente la risultanza già acquisita in atti sul rapporto di causalità di tale inadempienza esistente in modo specifico fra essa e lo stato di guerra in relazione all'unico fatto che ha potuto cagionarla, cioè alla mancata visita regolare del materiale rotabile.

Ciò posto le ragioni in base alle quali la sentenza appellata ha ritenuto la responsabilità contrattuale delle ferrovie non possono accogliersi inquantochè esse con una interpretazione restrittiva ed inesatta delle disposizioni del servizio ferroviario in tempo di guerra sovra citate, hanno limitato a pregiudizio delle ferrovie la ragione di irresponsabilità per avaria esistente in concreto, sia per la sua dipendenza esclusiva dello stato di guerra vigente all'epoca del trasporto. Le quali disposizioni in sostanza se autorizzavano le ferrovie a non osservare i termini regolamentari di verifica del materiale rotabile in rapporto alle più gravi esigenze di polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate, implicitamente le autorizzavano a non osservarli nel caso meno grave della verifica della tela coprente il tetto dei carri, quando in istato di guerra la massa, la specie e la disponibilità e distribuzione del

materiale erano se non in tutto, in massima parte sottratte alla ordinaria e libera diligenza della gestione dei trasporti pel pubblico.

Dovendosi così riformare nel merito la sentenza appellata, debbono porsi a carico della Ditta fratelli Bocca le spese di soccombenza. Ma avuto riguardo alla natura ed alla causale dei fatti che hanno dato luogo alla controversia si ravvisa equo di compensare una parte delle spese medesime.

Per questi motivi;

Respinta ogni contraria istanza ed eccezione;

In riforma dell'appellata sentenza del Tribunale di Alessandria 25-30 luglio 1918, dichiara assolta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalle domande della Ditta Fratelli Bocca, ecc.

---

## Errata-corrige.

*Ordine di servizio N.* 2 (*Bollettino Ufficiale N.* 1-1920).

a pagina 12 nel 5° capoverso devesi aggiungere di seguito a Torre di Zuino oltre il nome della stazione di Udine anche quello delle stazioni di *Cervignano*, *Portogruaro*, *Raccordo Gervasutta* e *Strassoldo*.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. **4.00**

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » **8.00**

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII — N. 6

5 FEBBRAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(570) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

## Errata-corrige (1).

Nel Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, relativo al trattamento di pensione nei riguardi del personale delle ferrovie dello Stato, pubblicato nel *Bollettino ufficiale*, 25 dicembre 1919, si sono verificati i seguenti errori:

al comma *c*) dell'art. 2 dove dice: « ai servizi del movimento o specificati nella ecc. », deve leggersi: « ai servizi del movimento e specificati, ecc. ».;

al comma terzo dell'art. 3 dove dice: « della tabella annessa al presente decreto per il personale femminile ecc. », deve leggersi: « della tabella annessa al presente decreto e per il personale femmine, ecc. ».

---

(1) Vedasi la *Gazzetta ufficiale* 28 gennaio 1920, n. 22.

Regio decreto 16 *novembre* 1919, *n.* 2586, *che istituisce un Ente autonomo pel porto di Ortona a mare* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito per la durata di anni sessanta un Ente autonomo con la denominazione di « Opera del porto di Ortona », con sede in Ortona per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

L'Ente sarà amministrato da un Consiglio composto di:

*a*) di un presidente nominato con R. decreto su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

*b*) due membri (uno tecnico ed uno amministrativo) nominati dal ministro dei lavori pubblici, fra i funzionari del Ministero dei lavori pubbilici;

*c*) un membro nominato dal ministro del tesoro;

*d*) due membri (uno in rappresentanza delle ferrovie dello Stato ed uno dell'Amministrazione della marina mercantile) nominati dal ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

*e*) un rappresentante della provincia di Chieti e due del comune di Ortona eletti rispettivamente dal Consiglio provinciale e dal Consiglio comunale anche fuori del proprio seno;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1920, n. 23.

*f)* un rappresentante della Camera di commercio di Chieti.

Il Consiglio delibera a maggioranza di voti. In caso di parità, prevale il voto del presidente.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice presidente.

Il presidente ed i membri del Consiglio di amministrazione durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il Consiglio di amministrazione presenterà, entro due mesi dalla sua costituzione, ai ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro, il regolamento per il funzionamento dell'Ente, da approvarsi con le eventuali modifiche, mediante R. decreto, su proposta dei ministri anzidetti.

Con tale regolamento saranno altresì fissate le attribuzioni del Consiglio e del presidente.

Art. 2.

Il Governo del Re ha facoltà, per gravi motivi ed udito il Consiglio di Stato, di sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone le funzioni ad un R. commissario per la durata di non oltre sei mesi, salvo proroga che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 3.

Lo Stato concede all'Ente di cui al precedente articolo:

1° la esecuzione:

*A*) delle opere di prolungamento del molo nord e di costruzione del primo tronco del molo sud del porto di Ortona, appaltate all'impresa Nigro Fortunato, mediante contratto 6 marzo 1912;

*B*) delle seguenti opere del porto stesso, facenti parte del progetto di massima 6 novembre 1917, compilato dall'ufficio del genio civile di Ancona, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza del 15 aprile 1919 e valutate in linea di massima per L. 16,000,000, avuto riguardo al cresciuto costo dei materiali e della mano d'opera:

*a*) prolungamento del molo nord;

*b*) prolungamento dell'attuale molo sud;

*c*) costruzione di muri di banchina e chiusura provvisoria del terrapieno del lato nord;

*d*) lavori di completamento (ormeggi);

*e*) impianti ferroviari fissi;

2° la gestione per anni 60 dalla data di pubblicazione del presente decreto:

*A*) delle banchine e piazzali compresi nelle aree sopraindicate e nell'attuale porto, nonchè l'esercizio dei mezzi meccanici ed arredamenti relativi;

*B*) delle aree di demanio marittimo comprese nell'ambito portuale.

Art. 4.

Per la esecuzione delle opere di cui alla lettera *A*), n. 1, del precedente articolo l'Ente subentrerà allo Stato, il quale provvederà ai pagamenti in relazione allo avanzamento dei lavori.

Art. 5.

La spesa effettiva per la esecuzione delle opere di cui al n. 1, lettera *B*) dell'art. 1° sarà ripartita fra lo Stato e gli Enti interessati al porto di Ortona nella misura determinata dalla legge, in relazione alla classifica del porto. La quota a carico dello Stato con l'aggiunta dei relativi interessi 5.50 per cento decorrenti dal termine dell'esercizio finanziario nel quale fu erogata la spesa sarà corrisposta dallo Stato all'Ente in annualità posticipate di lire 700.000 ciascuna comprensive di capitale ed interessi.

L'importo però delle somme che saranno pagate dallo Stato non potrà mai superare durante il periodo della costruzione i quattro quinti dell'ammontare dei lavori eseguiti dall'Ente, secondo la risultanza dei certificati regolarmente emessi dall'Ufficio del Genio civile.

Il numero delle annualità di cui sopra sarà determinato quando ultimate tutte le opere ed eseguitone il collaudo potrà accertarsi definitivamente la quota di competenza dello Stato.

Art. 6.

Lo Stato provvederà direttamente, salvo rimborso della quota a carico degli Enti interessati, alla escavazione occorrente a portare i fondali a metri 8 alla bocca del porto e nei bacini interni, ed ai riempimenti per la formazione dei piazzali a ridosso delle banchine.

Art. 7.

Lo Stato potrà in ogni tempo, previo avviso di due anni, liberarsi dal pagamento delle annualità non ancora scadute in tale epoca, versando all'Ente la somma capitale corrispondente.

Art. 8.

In base al progetto di massima, di cui all'art. 2, l'Ente portuale dovrà, entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, presentare al ministro dei lavori pubblici, per l'approvazione, il programma del graduale svolgimento dei lavori.

In conformità al programma approvato, l'Ente mano a mano dovrà presentare ,in tempo utile, all'approvazione di detto Ministero i singoli progetti esecutivi, il cui ammontare superi le lire 100.000.

Le varianti che fossero necessarie durante la esecuzione dei lavori, dovranno ottenere detta approvazione quando importino una spesa superiore di oltre lire 50.000 a quella preventivata, ovvero modifichino parti essenziali dei progetti approvati.

I progetti esecutivi e le varianti di importo inferiore agli anzidetti saranno approvati dal Consiglio di amministrazione dell'Ente con l'intervento dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 9.

Entro due mesi dalla approvazione del primo di tali progetti l'Ente potrà ricevere la consegna delle aree di pubblico demanio marittimo necessarie per la esecuzione dei lavori.

Art. 10.

L'Ente dovrà iniziare i lavori entro un anno dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del presente decreto, e darli ultimati entro dieci anni dallo inizio.

Su richiesta dell'Ente, e per cause ad esso non imputabili, da valutare a giudizio del Ministero dei lavori pubblici, potranno essere prorogati i termini per l'inizio e la ultimazione delle opere.

Art. 11.

Se l'esecuzione delle opere non venisse condotta da parte dell'Ente con l'alacrità necessaria ad assicurarne il compimento nel termine stabilito, il Ministero dei lavori pubblici potrà prefiggere termini speciali per la esecuzione di determinate opere, sempre nei limiti della presente concessione.

Trascorsi infruttuosamente sei mesi dopo la scadenza di detti termini, la concessione si intenderà senz'altro risoluta, e l'Amministrazione avrà diritto a proseguire i lavori di ufficio in danno dell'Ente. Si applicheranno in tal caso le norme stabilite per gli appalti di opere pubbliche di conto del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 12.

Per la compilazione dei progetti, la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nella attribuzione del Ministero dei lavori pubblici, in quanto non siano in contrasto con le speciali disposizioni del presente decreto.

Per la collaudazione delle singole opere, l'Ente rimetterà al Ministero predetto la contabilità finale redatta dal proprio Ufficio tecnico dirigente i lavori, ed il Ministero disporrà il collaudo, eseguito il quale, restituirà gli atti all'Ente per l'approvazione quando le risultanze della visita di collaudo siano favorevoli. In caso contrario, sospesa la collaudazione, informerà l'Ente dei provvedimenti da adottare nei riguardi tecnici, perchè l'opera cor-

risponda al relativo progetto e farà procedere alla nuova visita dopo avere avuto avviso dall'Ente che si è provveduto in conformità alle disposizioni date.

Se in dipendenza dell'appalto sorgessero contestazioni con le imprese, gli schemi delle eventuali transazioni saranno sottoposti alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici, sentiti i corpi consultivi, quando ciò che si promette, si abbandona o si paga superi le L. 50.000.

A formare tale somma concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente sullo stesso oggetto e per l'esecuzione dello stesso contratto.

Ciascuna delle opere costruite, appena collaudate, verrà consegnata alla Capitaneria di porto, la quale riconsegnerà all'Ente le opere e gli arredamenti di cui gli è affidata la gestione ai termini dell'art. 3.

### Art. 13.

Per far fronte alle spese che gli competono l'Ente portuale disporrà dei seguenti mezzi finanziari:

*a*) rimborso da parte dello Stato delle spese sostenute dall'Ente per l'esecuzione delle opere di cui alla lettera *a*), n. 1, dell'art. 3;

*b*) quota a carico dello Stato, nella spesa per l'esecuzione delle opere di cui alla lettera *b*), n. 1, dell'articolo stesso;

*c*) contributo nella misura di legge degli Enti interessati alle spese di cui alla precedente lettera;

*d*) proventi di concessioni di uso o di affitti di aree, fabbricati, locali, immpianti e meccanismi di cui gli è affidata la gestione;

*e*) proventi di tasse portuali;

*f*) rimborso da parte di privati della spesa occorrente per risarcire i danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alle norme per la polizia tecnica del porto;

*g*) proventi eventuali da oblazioni e contributi volontari, da operazioni finanziarie consentite per legge, e da qualsiasi altra causa.

Art. 14.

Le quote di contributo a carico degli enti interessati al porto di Ortona saranno determinate in relazione alla spesa capitale occorsa in ogni esercizio per l'esecuzione delle opere.

Le quote così risultanti, se relative alle opere di sistemazione di cui al n. 1, lettera *b*) dell'art.3 saranno versate dagli enti predetti all'azienda portuale in 20 annualità uguali senza interessi decorrenti dall'esercizio successivo a quello in cui furono eseguite le opere.

Le quote di concorso, nelle opere di ordinaria manutenzione del porto, saranno invece versate dagli enti medesimi alla predetta azienda in unica rata nell'esercizio successivo a quello di esecuzione delle opere.

Art. 15.

È data facoltà all'Ente portuale di imporre e riscuotere:

*a*) una tassa portuale, che non potrà superare lira una per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nell'ambito del porto;

*b*) una tassa supplementare di ancoraggio, che non potrà superare centesimi cinquanta per tonnellata di stazza netta sui piroscafi che approdano nell'ambito suddetto.

La tassa di cui alla lettera *a*), verrà accertata e riscossa con procedimento da concordarsi con l'Amministrazione doganale.

La tassa supplementare di ancoraggio, di cui alla lettera *b*), verrà accordata e riscossa col procedimento stabilito per la tassa principale di ancoraggio.

Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente portuale.

Art. 16.

Per tutta la durata della presente concessione l'Ente riscuoterà i canoni per occupazioni ed affitti delle aree e delle opere di cui all'art. 3. Esso è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni e locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere e riscattare

quelle esistenti, a norma delle condizioni dei rispettivi contratti salva la osservanza delle disposizioni vigenti per quanto riguarda la loro approvazione.

### Art. 17.

Le tariffe e condizioni per l'esercizio di uso pubblico delle aree e relative opere di arredamento saranno determinate con speciali regolamenti da approvarsi dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari in seguito ad accordo con l'Ente concessionario.

### Art. 18.

Durante il periodo della concessione l'Ente dovrà provvedere a sue spese alla manutenzione ed alle riparazioni, ordinarie e straordinarie, di tutti i manufatti ed arredamenti concessi, alle sostituzioni e rinnovazioni, parziali o totali, degli impianti che non fossero più in condizioni di regolare funzionamento.

Dovrà ugualmente provvedere alla illuminazione delle banchine, piazzali ed aree coperte avute in concessione, ed alla pulizia, all'inaffiamento ed alla fornitura di acqua ai cessi e latrine sempre nei limiti delle opere concesse in esercizio.

Alla manutenzione di quella parte delle opere esterne di difesa che è esposta direttamente al mare aperto, provvederà lo Stato durante il periodo di esercizio.

### Art. 19.

I contratti stipulati dall'Ente portuale non potranno avere, senza speciale autorizzazione governativa, durata nè creare impegni oltre il termine della concessione.

### Art. 20.

L'Ente dovrà entro il primo trimestre di ogni anno presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici ed a quello dei trasporti il rendiconto delle entrate e delle spese dall'anno pre-

cedente nel quale dovranno figurare tutti i proventi contemplati dal presente decreto, le spese di esercizio e quelle di manutenzione una quota di ammortamento del capitale erogato nella costruzione, coi relativi interessi e con la spesa per la provvista dei capitali, nonchè altra quota per rinnovamento dei meccanismi ed impianti.

Art. 21.

È assolutamente vietato all'Ente di fare, a carico del proprio bilancio, qualsiasi erogazione per scopi non attinenti a quelli per cui viene istituito. Fra gli scopi dell'Ente è compresa anche la creazione di una zona industriale contigua o prossima al porto.

Gli avanzi netti eventualmente risultanti dal rendiconto annuale dell'esercizio saranno devoluti a costituire un fondo di riserva il cui ammontare sarà determinato dalle Amministrazioni interessate. Gli ulteriori avanzi eccedenti il fondo stesso potranno essere devoluti alla esecuzione di altre opere di ampliamento o a sgravio delle quote di contributo spettanti agli Enti locali interessati.

Art. 22.

L'Ente si obbliga di rilevare l'Amministrazione dello Stato da qualsiasi azione, pretesa o molestia da parte di terzi in dipendenza dell'esecuzione del presente decreto.

Art. 23.

Le opere contemplate nel progetto 6 novembre 1917 sono chiachiarate di pubblica utilità; alle relative espropriazioni cui provvederà l'Ente portuale, gradualmente, a seconda del bisogno, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2989, sul risanamento della città di Napoli.

L'Ente potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, in seguito alla compilazione in contraddittorio con gli interessati od in mancanza con l'intervento di due testimoni, dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal ministro

dei lavori pubblici, il quale determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per l'indennità di espropriazione per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 24.

Tutti i redditi di qualunque natura, di pertinenza dell'Ente nonchè gli interessi ed i prezzi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Fino all'anno 1933, incluso, non saranno assoggettati ad alcuna tassa, tranne la tassa fissa di registro, gli atti occorrenti alla costituzione ed al regolare funzionamento dell'Ente ed i contratti di esso con altri Enti pubblici e con privati in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e l'esercizio delle opere concesse e la gestione del patrimonio immobiliare dipendente dalla creazione della zona industriale.

Art. 25.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà stanziata per gli esercizi finanziari 1920-1921 in poi, la somma necessaria per corrispondere all'Ente portuale le annualità stabilite dall'art. 5 del presente decreto.

Art. 26.

Alle opere occorrenti per la formazione di una zona industriale che, nel termine di quattro anni dalla data di pubblicazione del presente decreto, avrà facoltà di proporre l'Ente portuale, nonchè alle altre opere, agli impianti ed agli stabilimenti

industriali di ogni specie entro i limiti della suddetta zona industriale, sono estese ,in quanto applicabili, le disposizioni di cui all'art. 23.

Il progetto di tali opere dovrà essere sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale avrà per tutti gli effetti di legge, valore ed efficacia di dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 27.

Alle nuove opere ed impianti del porto, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie, che sorgeranno entro la suddetta zona ed a quella che ivi si ampliassero o trasformassero, saranno estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 255, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 28.

Le prime nomine dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate nel Consiglio di amministrazione dell'Ente saranno fatte entro due mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto.

Art. 29.

Con decreto dei ministri competenti potranno applicarsi le disposizioni di cui all'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, ai funzionari dello Stato che faranno parte del Consiglio di amministrazione e al personale governativo che sarà chiamato a prestare servizio presso l'Ente.

Art. 30.

Le controversie che potessero sorgere fra lo Stato e l'Ente in dipendenza del presente decreto, che ai sensi delle vigenti dispo-

sizioni fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite ad un Collegio arbitrale composto di tre membri, uno dei quali sarà scelto dall'Ente, uno dal Ministero competente, per la materia controversa, ed il terzo, cui spetta la presidenza del Collegio, dal presidente del Consiglio di Stato fra i membri del Consiglio stesso.

Gli arbitri giudicheranno inappellabilmente secondo le regole di diritto e contro la loro sentenza non sarà ammesso altro gravame che il ricorso in Cassazione.

In caso di annullamento la vertenza sarà risolùta da un altro Collegio arbitrale costituito come il precedente.

Art. 31.

Al termine della concessione tutte le opere, impianti e meccanismi che dovranno essere in regolare stato di manutenzione e di funzionamento passeranno, senza alcun compenso, in piena ed assoluta proprietà dello Stato.

Art. 32.

Per tutto quanto non è previsto nel presente decreto saranno osservate, per quanto applicabili, le disposizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti vigenti per la costruzione delle opere pubbliche e per le concessioni, la pulizia e l'uso del demanio marittimo e nel capitolato generale in vigore per le opere pubbliche che sarà annesso nei relativi contratti di appalto.

Art. 33.

Per la provvista dei fondi necessari al suo funzionamento l'Ente ha facoltà di contrarre prestiti ammortizzabili nel periodo della concessione. La Cassa di risparmio del Banco di Napoli e la Cassa depositi e prestiti sono autorizzate a concedere anticipazioni o mutui all'Ente stesso per un periodo di ammortamento che non scada oltre quello dèlla concessione.

Art. 34.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — SCHANZER — TEDESCO — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: **MORTARA.**

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1919, *n.* 2608, *relativo all'assunzione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dell'esercizio delle linee ferroviarie Udine-Portogruaro per San Giorgio di Nogaro, e San Giorgio di Nogaro ex confine italo-austriaco* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2400, per il riscatto delle ferrovie da Udine a Portogruaro per San Giorgio di Nogaro, e da San Giorgio di Nogaro all'antico confine italo-austriaco, già appartenenti alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 gennaio 1920, n. 25.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col decreto-legge 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con i colleghi dei lavori pubblici e per il tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1920, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assume l'esercizio delle linee ferroviarie Udine-Portogruaro, per San Giorgio di Nogaro, e San Giorgio di Nogaro ex-confine italo-austriaco.

Dallo stesso giorno sarà estesa a dette linee l'applicazione delle tariffe e condizioni pei trasporti in vigore sulla rete dello Stato.

Art. 2.

Il personale stabile, in prova ed avventizio di carriera in servizio della Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane al 31 dicembre 1919, che al 1° ottobre 1919 era addetto all'esercizio locale delle linee indicate al precedente art. 1, sarà col 1° gennaio 1920 passato con la sua adesione alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Analogamente sarà passato alla dipendenza dell'Amministrazione stessa una parte del personale stabile, in prova ed avventizio di carriera addetto agli uffici centrali della Società veneta e di quello addetto al servizio locale promiscuo.

Passeranno pure allo Stato gli avventizi che, essendo stati addetti al servizio locale delle linee riscattate, abbiano titolo alla sistemazione ed alla riassunzione in servizio a norma del R. decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2378.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti resisi dimissionari, esonerati dal servizio, destituiti o licenziati dalle Società già eser-

centi le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, nonchè dalle ferrovie dello Stato.

Sono pure esclusi coloro ai quali fu applicato il 1° comma dell'art. 10 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 3.

Il personale passato allo Stato continuerà ad avere temporaneamente il trattamento spettantegli in base ai regolamenti ed alle disposizioni sociali approvate in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 335, modificata col decreto-legge Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467.

Quando dalla competente autorità sarà stato stabilito il trattamento spettante al personale dipendente dalla Società veneta per l'anno 1919, in applicazione della legge e modificazione suindicate, il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato assegnerà a ciascun agente la qualifica con la relativa decorrenza, lo stipendio o la paga, pure con la relativa decorrenza, agli effetti dei successivi aumenti, secondo i quadri di classificazione, annessi al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Gli stipendi e le paghe così assegnati avranno decorrenza, agli effetti finanziari dal 1° gennaio 1920 o dal giorno dell'effettivo passaggio, se questo avverrà più tardi.

Dal 1° luglio 1920 saranno applicabili al personale passato allo Stato i regolamenti e le disposizioni vigente per il personale delle ferrovie dello Stato.

La Società provvederà a corrispondere al personale passato allo Stato quanto siagli dovuto fino al giorno dell'effettivo passaggio, in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata col decreto-legge Luogotenenziale 25 maggio 1919, n. 467, anche se le relative disposizioni siano dalla competente autorità emanate posteriormente al 31 dicembre 1919.

Art. 4.

Il Consiglio d'amministrazione dello ferrovie dello Stato provvederà alla iscrizione dei singoli agenti nei ruoli del perso-

nale delle ferrovie dello Stato in relazione all'anzianità di grado loro rispettivamente assegnata a norma del precedente art. 3, secondo le vigenti disposizioni regolamentari.

Le piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato sono da considerarsi aumentate per ogni ruolo, grado e qualifica rispettivamente di una quantità uguale a quella degli agenti inscrittivi in dipendenza del passaggio.

Art. 5.

Gli agenti che alla data del passaggio contano non più di 30 anni di età hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla data stessa, per la iscrizione al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Il tempo impiegato in servizio della Società può essere riscattato a sensi dell'art. 37 del testo unico di legge per le pensioni del detto personale 22 aprile 1909, n. 229, e dell'art. 21 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373.

Gli agenti che non si siano avvalsi della suddetta facoltà e quelli che non abbiano potuto avvalersene per avere oltrepassata l'età di anni trenta continueranno, se inscritti od assicurati alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia, ad appartenervi; se invece partecipano alla Cassa sociale di previdenza passeranno all'apposita Cassa che sarà istituita presso le ferrovie dello Stato e funzionerà con le stesse norme e con lo stesso statuto della Cassa sociale, salvo le modificazioni — da effettuarsi nei modi di legge — che si rendessero necessarie per il regolare funzionamento sotto la gestione dello Stato.

La Società veneta verserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la parte del fondo della Cassa previdenza sociale spettante, alla data del passaggio allo Stato, ai singoli agenti inscrittivi e passati allo Stato. La quota spettante a ciascun agente che sia stato inscritto al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato sarà destinata al riscatto di cui al comma 2° del presente articolo.

I valori costituenti il fondo della sezione distaccata autonoma della Cassa di previdenza predetta, saranno custoditi e gestiti gratuitamente dalla Cassa depositi e prestiti, e gli effetti pubblici che

li costituiscono saranno esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificata dall'art. 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — PANTANO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 20 *gennaio* 1920, *n.* 51, *che autorizza il Governo del Re a dare esecuzione al trattato di pace concluso a Versaglia, fra l'Italia e la Germania* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Nostro Governo è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di pace concluso fra l'Italia e la Germania a Versaglia il 28 giugno 1919 e ratificato il 10 gennaio corrente.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 gennaio 1920, n. 25.

Art. 2.

Il presente decreto ha vigore dal giorno 10 gennaio 1920 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 22 *gennaio* 1920, *n.* 46, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad impiegare nella sottoscrizione del 6° prestito nazionale le somme costituite da determinate indennità per infortunio sul lavoro liquidate ai propri agenti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Visto l'art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418;

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393, che approva il regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 gennaio 1920, n. 25.

Visto l'art. 219 del suddetto regolamento e l'art. 9 del decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decreto e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, su domanda degli interessati, ad impiegare in tutto od in parte nella sottoscrizione del nuovo prestito consolidato 5 % di cui i Regi decreti 22 settembre 1918, n. 1300, e 24 novembre 1919, n. 2168, le somme costituite dalle indennità per infortunio sul lavoro liquidate ai propri agenti in misura inferiore al 50 % di riduzione della capacità lavorativa ed accreditate loro in conto fruttifero, nonchè gli interessi maturati sulle dette somme a tutto il 30 giugno 1919 al netto sull'importo di ricchezza mobile.

Art. 2.

Le quote d'indennità e d'interessi non impiegati nell'acquisto di titoli del prestito consolidato 5 % rimangono nel conto fruttifero dell'agente. Al conto stesso sono accreditati gl'interessi maturati sui titoli custoditi dall'Amministrazione e da essa riscossi.

Art. 3.

La consegna agli interessati dei titoli sottoscritti verrà fatta contemporaneamente al pagamento del rispettivo credito risultante dal conto fruttifero al verificarsi delle condizioni previste dai succitati articoli 219 del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917, e 9 del decreto-legge Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913 .

Art. 4.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

## Ordine di servizio N. 12 (M. e L.).

### Apertura all'esercizio del posto di movimento « Franciosa ».

Dal giorno 5 giugno 1919 sulla linea Napoli-Potenza è stato aperto all'esercizio, fra le stazioni di Baragiano e Picerno, il posto di movimento « Franciosa » fornito dei seguenti impianti:

Ufficio al Km. 141 + 899.50 (da Napoli) costituito da una baracca di legno sita a sinistra della linea nel senso da Napoli a Potenza.

Binario tronco di ricovero, diramantesi dal binario di corsa alla progressiva Km. 141 + 897.50 mediante deviatoio incontrato di punta dai treni pari, e della lunghezza utile di m. 365; il binario stesso è provvisto di spezzone di sicurezza.

Ufficio telegrafico inserito nel circuito 5505 con la chiamata F. R.

*Segnali di protezione*:

*a*) Lato Baragiano:

Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 92 dalla traversa limite da proteggersi, e preceduto a m. 355 da un semaforo di avviso.

*b*) Lato Picerno:

Un semaforo a m. 150 dalla punta del deviatoio a due ali di 1ª categoria, delle quali la più alta comanda l'ingresso nel binario di ricovero e quella più bassa il transito sul binario di corsa; detto semaforo è preceduto a m. 800 da un dischetto per galleria a due luci d'avviso, il quale a sua volta è sussidiato a m. 100 da uno sparallarmi tipo Scartazzi Opessi.

Tutti i segnali suddetti si trovano a sinistra dei treni ai quali comandano e sono manovrati con un apparecchio a manovelle equilibrate collocate sul fronte del F. V.

*Dischetti - fermascambi - collegamenti.*

Il deviatoio d'innesto del binario di ricovero sul binario di corsa è fornito di dischetto indicativo ed è assicurato nelle sue due posizioni estreme da fermascambi tipo F. S.. Il deviatoio suddetto è poi collegato con trasmissione rigida a leva unica di manovra con lo scambio di diramazione dello spezzone di sicurezza, e quest'ultimo scambio è fornito di dischetto imperativo.

La posizione degli scambi sopra descritti è collegata a quella dei segnali di protezione mediante chiavi e serrature di sicurezza tipo F. S.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 9 della Prefazione generale all'orario generale di servizio, fra i nomi di Francavilla Fontana e Frascati, si dovrà aggiungere « Franciosa ».... N. 185.

---

## Ordine di servizio N. 13 (M.).

### Cessazione dell'esercizio della linea Alba-Barolo esercitata dalla Società Filovie Albesi.

(Vedi ordine di servizio n. 180-1914).

In seguito alla cessazione dell'esercizio della linea Alba-Barolo, esercitata dalle Filovie Albesi, non ha più luogo il servizio di corrispondenza con la linea stessa, di cui l'ordine di servizio n. 180-1914.

Di conseguenza, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete di Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà a pagina 9 cancellare di fianco al nome della stazione di Alba il richiamo (*d*) e la corrispondente nota a piè della pagina stessa.

Alle pagine 5, 7, 11 e 140 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e alle pagine 18, 19 e 20 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » si dovranno sopprimere le indicazioni relative alla filovia Alba-Barolo e alle stazioni della medesima.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'

---

**(VERDE).**

## Ordine di servizio N. 1 V (M.).

**Premio per la formazione dei carri misti supplementari a piccola velocità.**

(Vedi ordine di servizio n. 317-1915).

Tenuto conto delle attuali condizioni del servizio, allo scopo di agevolare nel miglior modo possibile la formazione dei carri misti supplementari a piccola velocità a grandi distanze, viene stabilito quanto segue:

A modificazione del punto 6 dell'ordine di servizio n. 317-1915, le stazioni potranno concorrere al premio III stabilito per la formazione dei carri misti supplementari a piccola velocità, anche se la merce viene fatta partire dopo le 24 ore dall'accetazione o dall'arrivo nella stazione che forma il carro misto, ma non oltre le ore 48.

In nessun caso e per nessun motivo potrà essere liquidato il premio III se la merce viene fatta partire dopo trascorso il suindicato termine massimo di 48 ore.

Le disposizioni del presente ordine di servizio si applicano a partire dal 1° febbraio 1920 e resteranno in vigore fino a nuovo avviso.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20 e 21.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

ANNO XIII — N. 7 12 FEBBRAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(689) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

## Errata-corrige.

A pagina 123 del *Bollettino ufficiale* n. 5-1920, nella tabella organica per il personale delle ferrovie dello Stato distaccato al Ministero dei trasporti, approvata con R. D. 4 febbraio 1920, n. 27, la chiamata (1) devesi intendere applicata a tutti i gradi della 1ª e 2ª categoria e non solamente ai gradi 4º e 5º, e 8º e 9º come erroneamente è stato stampato.

---

REGIO DECRETO-LEGGE 9 *novembre* 1919, *n.* 2609, *che istituisce un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Messina » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri delle finanze, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e della marina;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

È istituito per la durata di anni settanta un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Messina » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 febbraio 1920, n. 29.

Art. 2.

Lo Stato concede all'Ente portuale di cui al precedente articolo:

1° la esecuzione delle opere di sistemazione del porto di Messina, di cui al progetto 15 agosto 1919, compilato dagli ingegneri cavalieri Giuseppe Fiorentini e Luigi Greco, per l'ammontare presunto di L. 41.300.000, delle quali L. 9.968.000 per arredamenti portuali e L. 1.532.000 per impianti, binari, condotture di acqua, illuminazione, ecc.;

2° la gestione per anni settanta dalla data del presente decreto:

*a*) delle banchine e dei piazzali compresi nelle opere suddette e nell'attuale porto, nonchè l'esercizio dei mezzi meccanici ed arredamenti relativi;

*b*) delle aree di demanio marittimo comprese nell'ambito portuale;

*c*) dell'attuale bacino di carenaggio.

L'Ente assumerà inoltre la gestione di tutte le altre aree formanti parte della zona falcata, anche per la istituzione di depositi franchi e per l'impianto di stabilimenti industriali, a sensi dell'articolo 410 del testo unico approvato con R. decreto 19 agosto 1917, n. 1339.

Art. 3.

L'Ente sarà amministrato da un Consiglio composto di:

*a*) un presidente nominato con R. decreto su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dei trasporti marittimi e ferroviari;

*b*) due funzionari del Ministero dei lavori pubblici, uno amministrativo ed uno tecnico;

*c*) un funzionario dell'Amministrazione della marina mercantile e un funzionario delle ferrovie dello Stato;

*d*) un funzionario del Ministero del tesoro;

*e*) un funzionario del Ministero della marina;

*f*) due rappresentanti dell'Unione edilizia nazionale;

*g*) un rappresentante della provincia di Messina e uno del comune di Messina;

*h*) un rappresentante della Camera di commercio di Messina.

I funzionari sono nominati dai rispettivi ministri, i rappresentanti dell'Unione edilizia nazionale dal Consiglio di amministrazione centrale ed i rappresentanti della Provincia, del Comune e della Camera di commercio dai rispettivi Consigli anche fuori del loro seno.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice presidente.

Le prime nomine dei componenti del Consiglio di amministrazione saranno fatte entro due mesi dalla data del presente decreto.

Il presidente ed i membri del Consiglio stesso durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Le attribuzioni del Consiglio e del presidente saranno fissate dal regolamento, di cui al successivo articolo.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione presenterà, entro due mesi dalla sua costituzione, ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari, il regolamento per il funzionamento dell'Ente, da approvarsi, colle eventuali modifiche, mediante R. decreto su proposta dei ministri anzidetti.

Art. 5.

Su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con gli altri ministri interessati, il Governo del Re ha facoltà, per gravi motivi, di sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone le funzioni ad un Regio commissario, per la durata di non oltre sei mesi, salvo proroga che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 6.

In base al progetto di massima, di cui all'art. 2, l'ente portuale dovrà, entro sei mesi dalla data del presente decreto, presentare al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione, il programma del graduale svolgimento dei lavori.

In conformità al programma approvato, l'Ente dovrà presentare, successivamente, in tempo utile, all'approvazione di detto Ministero i singoli progetti esecutivi, il cui ammontare superi le lire 200.000.

Le varianti che fossero necessarie durante la esecuzione dei lavori, dovranno ottenere tale approvazione quando importino spesa superiore di oltre L. 100.000 a quella preventivata per le rispettive opere, ovvero modifichino parti essenziali dei progetti approvati.

I progetti esecutivi e le varianti di importo contenute in tali limiti saranno approvati dal Consiglio d'amministrazione dell'Ente con l'intervento dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7.

Entro sei mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto l'Ente, riceverà la consegna delle aree necessarie per la esecuzione dei lavori.

Art. 8.

L'Ente dovrà iniziare i lavori entro un anno dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del presente decreto e darli ultimati entro otto anni dallo inizio.

Su richiesta dell'Ente e per cause ad esso non imputabili, da valutare a giudizio del Ministero dei lavori pubblici, potrano essere prorogati i termini per l'inizio e l'ultimazione delle opere.

Art. 9.

Se l'Ente sospendesse l'esecuzione delle opere, o se queste non fossero condotte con l'alacrità necessaria ad assicurarne il

compimento nel termine suddetto, il Ministero dei lavori pubblici potrà prefiggere termini speciali per la esecuzione di determinate opere, sempre nei limiti delle disposizioni del presente decreto.

Trascorsi inutilmente sei mesi dalla scadenza di detti termini la concessione potrà essere risoluta.

L'Amministrazione dello Stato potrà inoltre disporre che all'esecuzione delle rimanenti opere, o di parte di esse, sia provveduto di ufficio, in danno dell'Ente.

Si applicheranno in tal caso le norme stabilite per gli appalti di opere pubbliche di conto del Ministero dei lavori pubblici.

### Art. 10.

Per la compilazione dei progetti, per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nella attribuzione del Ministero dei lavori pubblici, in quanto non siano in contrasto con le speciali disposizioni del presente decreto.

Per la collaudazione delle singole opere, l'Ente rimetterà al Ministero stesso la contabilità finale redatta dal proprio ufficio tecnico dirigente i lavori, ed il Ministero disporrà il collaudo, eseguito il quale, rimetterà gli atti all'Ente, per la approvazione ove le risultanze della visita di collaudo siano favorevoli. In caso contrario, sospesa la collaudazione, informerà l'Ente dei provvedimenti da adottare nei riguardi tecnici perchè l'opera corrisponda al relativo progetto, e farà procedere alla nuova visita dopo avviso dell'Ente che sia stato provveduto in conformità alle disposizioni date.

Se in dipendenza dell'appalto sorgessero contestazioni con le imprese, gli schemi delle eventuali transazioni saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici sentito il preventivo parere dei Corpi consultivi, quando ciò che si promette si abbandona o si paga superi le L. 100.000.

A formare questo importo concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente sullo stesso oggetto e per l'esecuzione dello stesso contratto.

Ciascuna delle opere costruite, appena collaudate, sarà con-

segnata alla Capitaneria di porto, la quale riconsegnerà all'Ente le opere e gli arredamenti dei quali gli è affidata la gestione ai termini dell'art. 2.

Art. 11.

Per far fronte alle spese che gli competono l'Ente portuale disporrà dei seguenti mezzi finanziari:

*a)* rimborso da parte dello Stato delle spese sostenute dall'Ente per i lavori di cui al n. 1, art. 2 del presente decreto, esclusi gli arredamenti portuali;

*b)* contributo nella spesa per le opere di cui all'art. 18, da parte degli Enti locali interessati come per legge;

*c)* proventi di concessione di uso e di affitto di aree, fabbricati, impianti e meccanismi del porto;

*d)* provento di tasse portuali;

*e)* rimborso da parte di privati della spesa occorrente per risarcire i danni alle opere date in concessione;

*f)* proventi eventuali da oblazioni e contributi volontari, da operazioni finanziarie contratte a norma di legge, e da qualsiasi altra causa.

Art. 12.

Le spese per gli arredamenti portuali sono a carico esclusivo dell'Ente.

Le spese per la esecuzione delle altre opere di cui al n. 1, articolo 2, con l'aggiunta dei relativi interessi 5,50 % decorrenti dalla data della effettiva erogazione, saranno rimborsate dallo Stato durante la costruzione mediante annualità posticipate di L. 1.500.000 ognuna comprensive di capitale e interessi. L'importo però delle dette annualità non potrà mai superare i quattro quinti dell'ammontare dei lavori eseguiti dall'Ente secondo le risultanze dei certificati regolarmente emessi dall'Ufficio del genio civile.

Ultimate tutte le opere ed eseguitone il collaudo si accerterà definitivamente la residua somma da rimborsare all'Ente e che lo Stato ammortizzerà in trenta annualità posticipate comprensive di capitale e di interessi allo stesso saggio del 5.50 %.

Art. 13.

Lo Stato potrà in ogni tempo, previo avviso di due anni, liberarsi dal pagamento delle annualità non ancora scadute, versando all'Ente la somma capitale corrispondente.

Art. 14.

È data facoltà all'Ente portuale di imporre e riscuotere:

*a*) una tassa sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto e che non potrà superare lira una, per ogni tonnellata;

*b*) una tassa sui passeggeri che imbarchino o sbarchino nel porto e che non potrà superare lire 6, 4 e 1 secondo le classi, salvo l'aumento del 50 % per quei passeggeri che provengono o siano diretti al di là degli stretti.

Le tasse predette saranno accertate e riscosse con procedimento da concordarsi con l'Amministrazione doganale.

Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente portuale.

Art. 15.

Per la provvista di fondi necessari al suo funzionamento l'Ente ha facoltà di contrarre prestiti ammortizzabili nel periodo della concessione. La Cassa di risparmio del Banco di Sicilia e la Cassa dei depositi e prestiti sono autorizzate a concedere anticipazioni e mutui al tasso non superiore al normale all'Ente stesso per la esecuzione delle opere.

Art. 16.

Le tariffe e le condizioni per l'esercizio ed uso pubblico delle relative aree ed opere di arredamento, saranno determinate con speciale regolamento, da approvarsi dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, in seguito ad accordi con l'Ente concessionario.

L'esercizio dell'esistente bacino di carenaggio sarà disciplinato con apposito regolamento, da approvarsi dal ministro stesso di concerto con quello della marina.

### Art. 17.

Le banchine, i piazzali e le aree di cui all'art. 2, saranno consegnati all'Ente, a sua richiesta.

Per tutta la durata della presente concessione l'Ente riscuoterà i canoni per occupazioni e affitti delle aree e delle opere di cui sopra.

Esso potrà procedere a nuove concessioni e locazioni relative alle aree ed opere di cui gli è affidata la gestione, come pure mantenere, modificare e riscattare quelle esistenti, a norma delle condizioni dei rispettivi contratti e salva l'osservanza delle disposizioni vigenti per l'approvazione.

### Art. 18.

Durante il periodo della concessione, l'Ente dovrà provvedere a sue spese:

*a*) alla manutenzione ed alle riparazioni ordinarie e straordinarie di tutte le opere ed arredamenti concessi;

*b*) alle sostituzioni e rinnovazioni, parziali o totali, degli impianti relativi, che non fossero più in condizione di regolare funzionamento;

*c*) alla illuminazione delle banchine, piazzali ed aree coperte avute in concessione.

### Art. 19.

Al termine della concessione l'Ente dovrà riconsegnare allo Stato senza alcun compenso ed in perfetto stato di manutenzione e di funzionamento, le aree, opere ed arredamenti che gli furono consegnati a termini dell'art. 2 ed inoltre tutti gli altri che avesse costruiti durante la concessione.

Art. 20.

L'Ente dovrà, entro il primo trimestre di ogni anno, presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici e di quello dei trasporti marittimi e ferroviari il rendiconto delle entrate e delle spese dell'anno precedente, nel quale dovranno figurare tutti i proventi contemplati nel presente decreto, le spese di esercizio e quelle di manutenzione, una quota di ammortamento del capitale erogato nella costruzione, coi relativi interessi e con le spese per la provvista dei capitali, e altra quota pel rinnovamento dei meccanismi ed impianti.

È assolutamente vietato all'Ente, di fare a carico del proprio bilancio qualsiasi erogazione per scopi non attinenti a quelli per cui viene istituito.

Gli avanzi netti eventualmente risultanti dal rendiconto annuale dell'esercizio saranno devoluti a costituire un fondo di riserva il cui ammontare sarà determinato dalle amministrazioni interessate. Gli ulteriori avanzi eccedenti il fondo stesso potranno esser devoluti alla esecuzione di altre opere di ampliamento, a diminuzione di tasse portuali o a sgravio delle quote di contributo per la manutenzione a carico degli Enti interessati.

Art. 21.

I contratti stipulati dall'Ente portuale non potranno creare impegni oltre la durata dell'Ente stesso.

Art. 22.

Le opere contemplate nel progetto di massima in data 15 agosto 1919, di cui all'art. 2, sono dichiarate di pubblica utilità. Per le relative espropriazioni, alle quali provvederà l'Ente portuale, gradualmente, secondo il bisogno, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2989, sul risanamento della città di Napoli. Le opere con l'approvazione dei progetti esecutivi sono dichiarate urgenti ed indifferibili, a norma dell'art. 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 23.

Le controversie tra lo Stato e l'Ente, in dipendenza del presente decreto, che ai sensi delle vigenti disposizioni di legge fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite ad un Collegio di arbitri, nominati uno dall'Ente, uno dal Ministero competente per la materia controversa ed il terzo, al quale spetterà presiedere il Collegio, dal presidente del Consiglio di Stato fra i membri del Consiglio stesso.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e il lodo non sarà soggetto ad altro gravame che il ricorso in Cassazione.

In caso di annullamento del lodo, la vertenza sarà proposta ad altro Collegio, costituito come sopra.

Art. 24.

Tutti i redditi di qualunque natura, di pertinenza dell'Ente nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati, di ricchezza mobile, nonchè da qualunque altra imposta o tassa.

Fino all'anno 1933, incluso, non saranno assoggettati ad alcuna tassa, tranne la tassa fissa di registro, gli atti occorrenti alla costituzione e al regolare funzionamento dell'Ente ed i contratti di esso con altri Enti pubblici e con privati in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e l'esercizio delle opere concesse o la gestione del patrimonio immobiliare.

L'Ente potrà delegare un suo funzionario fra quelli appartenenti all'Amministrazione dello Stato a stendere e ricevere gli atti e contratti di cui sopra, a rilasciare copia e ad autenticarne le firme, ed esso a tal uopo avrà le facoltà spettanti ai notai in base alla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato. I relativi diritti da liquidarsi secondo la tabella annessa alla detta legge saranno versati all'Ente.

Art. 25.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici saranno stanziate, a partire dall'esercizio finanziario

1920-1921, le somme occorrenti per il pagamento delle annualità di cui all'art. 12 del presente decreto.

Gli stanziamenti di cui sopra saranno prelevati, fino alla concorrenza delle somme disponibili, dopo dedotte quelle occorrenti per completamento di lavori in corso, dai fondi autorizzati per il porto di Messina dalla legge 13 luglio 1910, n. 466.

Art. 26.

Con decreto dei ministri competenti potranno aplicarsi le disposizioni di cui all'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, ai funzionari governativi che fossero chiamati a prestare servizio presso l'Ente.

Art. 27.

Oltre le disposizioni di cui al testo unico 19 agosto 1917, numero 1933, alle nuove opere ed impianti del porto, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgessero nell'attuale zona industriale e nella zona falcata o a quelli che ivi si ampliassero e trasformassero saranno estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica contenute nelle leggi 8 luglio 1904, n. 350 e 12 marzo 1911, n. 258.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 28.

Per tutto quanto non è previsto nel presente decreto, saranno applicate le disposizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti vigenti per la costruzione delle opere pubbliche e per le concessioni, la polizia e l'uso del demanio marittimo.

Art. 29.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 9 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — TEDESCO — SCHANZER — DE VITO — SECHI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *gennaio* 1920, *n.* 52, *che modifica l'art.* 32 *del decreto-legge Luogotenenziale* 23 *febbraio* 1919, *n.* 304, *relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione del porto di Ostia-Nuova* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:
L'art. 32 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, viene modificato come segue:
È in facoltà del tesoro dello Stato di concedere all'Ente anticipazioni, all'interesse annuo del 3 % e a seconda dello sviluppo

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 febbraio 1920, n. 26.

dei lavori di costruzione delle opere di cui all'art. 1 del presente decreto, per sopperire alle quote di spesa ricadenti a carico dell'Ente medesimo, nonchè per far fronte, fino al giorno del rimborso da parte del Ministero dei lavori pubblici, alle quote di spesa a carico dello Stato.

Il tesoro, per effettuare le dette anticipazioni, ha facoltà di valersi di una somma non eccedente i trenta milioni sulla parte ancora disponibile del fondo di 500 milioni, di cui all'art. 8 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1868.

Alla somma che sarà anticipata, nel limite di cui sopra non è applicabile la disposizione dell'art. 9 del R. decreto 2 settembre 1914, n. 1028.

Con apposita convenzione, da stipularsi dal ministro del tesoro con l'Ente, saranno determinate le modalità e le garanzie delle anticipazioni nonchè il modo di estinzione di esse. La convenzione sarà approvata mediante decreto Reale promosso dal ministro del tesoro.

Il presente decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — PANTANO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO *22 gennaio* 1920, *n.* 63, *relativo alla validità dei ricorsi previsti dall'art.* 238 *del regolamento approvato col D. L.* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393, *per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 238 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1919, col quale venne istituita la Commissione Reale per l'esame dei ricorsi del personale delle ferrovie dello Stato sui ruoli d'anzianità;

Ritenuto che la distribuzione e la comunicazione al personale dei ruoli pubblicati il 16 gennaio e il 29 maggio 1919, si effettuarono in modo da non lasciare ad alcuni agenti la possibilità di avvalersi in tempo utile della facoltà di reclamo ammessa nel suddetto art. 238;

Uditi il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli effetti della loro ricevibilità i ricorsi previsti dall'articolo 238 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, saranno considerati validi anche se prodotti dopo decorso il termine ivi stabilito, purchè non oltre il trentesimo giorno dalla data

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 febbraio 1920, n. 30.

della pubblicazione del presente decreto nel *Bollettino ufficiale* delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

## **Appendice N. 4 all'ordine generale N. 4-1918** (L. P. San.).

**Indennità di malaria.**

I dati relativi alla classificazione delle zone malariche di alcuni tratti delle linee: Foggia-Napoli, Battipaglia-Reggio di Calabria e Palermo-Trapani risultanti dall'allegato *A*, annesso all'appendice n. 1 all'Ordine generale 4-1918, sono sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto, ferma restando la decorrenza 1° giugno 1919, di cui l'appendice stessa, nei riguardi del trattamento da farsi, in base al Capo VI delle Disposizioni sulle competenze accessorie, al personale interessato.

Per effetto delle varianti di cui sopra, la classificazione del tratto iniziale (lato-Benevento) di ciascuna delle linee Benevento-Avellino e Benevento-Campobasso, adiacente alla linea Foggia-Napoli, viene con pari decorrenza sostituita da quella risultante dal prospetto suddetto.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 29 dicembre 1919.

---

*Appendice N. 4 all'Ordine generale N. 4-1918.*

**ELENCO delle modificazioni da apportarsi alla classificazione delle località malariche di cui l'allegato *A* all'Ordine generale 4-1918.**

| CLASSIFICAZIONE ATTUALE | | | | MODIFICAZIONI ALLA CLASSIFICAZIONE ATTUALE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| dal chilometro | ai chilometro | STAZIONI e fermate comprese | zona | dal chilometro | al chilometro | STAZIONI e fermate comprese | zona |
| | | | LINEA : **Foggia-Cervaro-Napoli (73)** | | | | |
| 1 + 001 | 69 + 691 | da Cervaro ad Ariano di Puglia. | lieve | 1 + 001 | 42 + 938 | Cervaro - Troia Castelluccio Sauri. - Bovino - Orsara di Puglia. | grave |
| | | | | 42 + 938 | 69 + 691 | da Montaguto Panni ad Ariano di Puglia. | lieve |
| 93 + 865 | 118 + 726 | Paduli - Benevento - Vitulano - Casalduni Ponte | lieve | 93 + 865 | 118 + 726 | Paduli-Benevento-Vitulano-Casalduni Ponte. | grave |
| | | | LINEA : **Avellino-Benevento (68)** | | | | |
| 5 + 803 | 29 + 468 | da Prata Pratola a Benevento P. R. | lieve | 5 + 803 | 28 + 968 | da Prata Pratola a Benevento P. R. | lieve |
| | | | | 28 + 968 | 29 + 468 | — | grave |
| | | | LINEA : **Benevento-Campobasso (71)** | | | | |
| 0 + 760 | 23 + 529 | Pietra Elcina - Pescolamazza. | lieve | 0 + 760 | 0 + 971 | — | grave |
| | | | | 0 + 971 | 23 + 529 | Pietra Elcina - Pescolamazza. | lieve |

Segue *Appendice N. 4 all'Ordine generale N.* 4–1918.

| CLASSIFICAZIONE ATTUALE | | | | MODIFICAZIONI ALLA CLASSIFICAZIONE ATTUALE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| dal chilometro | al chilometro | STAZIONI e fermate comprese | zona | dal chilometro | al chilometro | STAZIONI e fermate comprese | zona |
| | | | | | | | |
| **Linea: Battipaglia-Reggio di Calabria (92)** | | | | | | | |
| 44 + 764 | 62 + 400 | Omignano - Castelnuovo Vallo - Casal Velino - Ascea. | lieve | 44 + 764 | 49 + 451 | Omignano . . . . . . | lieve |
| | | | | 49 + 451 | 56 + 906 | Castelnuovo Vallo – Casal Velino. | grave |
| | | | | 56 + 906 | 62 + 400 | Ascea . . . . . . . . | lieve |
| 79 + 145 | 98 + 610 | Centola - Celle Bulgheria Roccagloriosa - Torre Orsaia - Policastro del Golfo | lieve | 79 + 145 | 90 + 906 | Centola-Celle Bulgheria Roccagloriosa | lieve |
| | | | | 90 + 906 | 98 + 610 | Torre Orsaia-Policastro del Golfo | grave |
| 333 + 275 | 353 + 082 | Rosarno - Gioia Tauro | lieve | 333 + 275 | 353 + 082 | Rosarno–Gioia Tauro | grave |
| **Linea: Palermo-Trapani (107)** | | | | | | | |
| 160 + 652 | 187 + 019 | Spagnuola - Ragattisi - Marausa - Paceco. | lieve | 160 + 652 | 169 + 925 | Spagnuola . . . . . . | lieve |
| | | | | 169 + 925 | 187 + 019 | Ragattisi-Marausa Paceco | grave |

## Appendice N. 5 all'ordine generale N. 4-1918 (P. L. San)

### Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 88 delle Disposizioni sulle competenze accessorie approvate col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, si pubblica con la presente appendice la classificazione (allegato *A*) delle zone malariche esistenti sulle linee, già aperte all'esercizio, delle ferrovie secondarie Sicule, da valere per la corresponsione delle indennità stabilite dal Capo VI delle disposizioni suddette e dell'Ordine generale 4 1918, al personale delle ferrovie anzidette, in conformità di quanto prescrive l'articolo 1 (secondo comma) del decreto Luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2064.

Per il personale di macchina e dei treni delle citate ferrovie Secondarie, l'indennità di malaria da corrispondere è quella risultante dal prospetto (allegato *B*).

Le disposizioni di cui sopra hanno effetto a decorrere dal 1° giugno 1919

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella sua adunanza del 29 dicembre 1919.

ALLEGATO *A.*

*Aggiunta all'allegato A all'Ordine generale* 4–1918.

## Classificazione delle località malariche (Art. 88 D. C. A.).

| LINEE | Progressive chilometriche estreme | | Lunghezza dei tratti | Fabbricati compresi nella zona di malaria | | | Classificazione della zona di malaria |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | dal chilometro | al chilometro | | Stazioni e fermate | Case cantoniere | | |
| | | | | | dalla | alla | |
| Castelvetrano-Sciacca. | 3 + 721 | 5 + 250 | 1,529 | — | — | — | lieve |
| | 5 + 250 | 6 + 520 | 1,270 | — | 5 + 445 | | grave |
| | 6 + 520 | 18 + 124 | 11,604 | Selinunte | 7 + 011 | 17 + 139 | lieve |
| | 18 + 124 | 24 + 490 | 6,366 | Porto Palo | 19 + 311 | 23 + 490 | grave |
| | 24 + 490 | 32 + 695 | 8,205 | Menfi | 25 + 583 | 31 + 695 | lieve |
| | 32 + 695 | 38 + 676 | 5,981 | — | 33 + 760 | 37 + 676 | grave |
| | 38 + 676 | 39 + 991 | 1,315 | — | 39 + 555 | | lieve |
| | 43 + 870 | 49 + 420 | 5,550 | Sciacca | 43 + 950 | 49 + 319 | lieve |
| Castelvetrano-Gibellina. | 1 + 240 | 1 + 818 | 0,578 | — | 1 + 326 | | lieve |
| | 1 + 818 | 6 + 359 | 4,541 | — | 2 + 562 | 4 + 804 | grave |
| | 6 + 359 | 13 + 060 | 6,701 | Partanna | 7 + 139 | 11 + 148 | lieve |
| | 13 + 060 | 16 + 744 | 3,684 | S Ninfa | 13 + 160 | 16 + 744 | grave |
| | 16 + 744 | 20 + 010 | 3,266 | Rampinzeri | 18 + 566 | | lieve |
| | 24 + 145 | 25 + 711 | 1,566 | Gibellina | 25 + 630 | | lieve |
| Porto Empedocle-Ribera. | 0 + 000 | 1 + 533 | 1,533 | Porto Empedocle Cent. - Porto Empedocle Cannelle | 1 + 174 | | lieve |
| | 1 + 533 | 6 + 292 | 4,759 | Punta Piccola | 2 + 027 | 6 + 151 | grave |
| | 6 + 292 | 10 + 079 | 5,787 | Realmonte | 8 + 251 | 9 + 580 | lieve |
| | 10 + 079 | 10 + 658 | 0,579 | — | — | — | grave |
| | 13 + 680 | 21 + 992 | 8,312 | Siculiana-Siculiana Scalo | 15 + 723 | 20 + 035 | lieve |
| | 25 + 381 | 28 + 373 | 2,992 | Montallegro | 25 + 651 | 26 + 973 | lieve |
| | 28 + 373 | 49 + 227 | 20,854 | Cattolica Eraclea-Maurici Cianciana-Bivio Greci | 28 + 434 | 49 + 227 | grave |
| | 49 + 227 | 50 + 725 | 1,498 | — | 50 + 725 | | lieve |

Segue *Aggiunta all'allegato* **A** *all'Ordine generale* **4–1918.**

| LINEE | Progressive chilometriche estreme | | Lunghezza dei tratti | Fabbricati compresi nella zona di malaria | | | Classificazione della zona di malaria |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | dal chilometro | al chilometro | | Stazioni e fermate | Case cantoniere dalla | Case cantoniere alla | |
| Naro–Canicattì . . . | 4 + 500 | 9 + 850 | 5,350 | Molinazzo | 5 + 527 | 8 + 324 | lieve |
| Naro–Licata . . . . . | 6 + 000 | 6 + 520 | 0,520 | — | 6 + 464 | | lieve |
| | 18 + 200 | 19 + 605 | 1,405 | — | 18 + 507 | | lieve |
| | 19 + 605 | 36 + 977 | 17,372 | Torre di Gaffe–Scifitelli–Licata. | 19 + 861 | 34 + 512 | grave |
| Assoro–Grottacalda | 0 + 000 | 10 + 874 | 10,874 | Assoro–Mulinello | 1 + 282 | 10 + 824 | grave |
| | 14 + 155 | 16 + 355 | 2,200 | — | 14 + 909 | | grave |
| Assoro–Cavalcatore | 0 + 000 | 4 + 941 | 4,941 | Assoro | 3 + 076 | 4 + 412 | grave |
| Lercara Bassa-Bivio Filaga. | 0 + 000 | 8 + 500 | 8,500 | Lercara Bassa–Lercara Alta | 1 + 222 | 7 + 710 | lieve |
| | 19 + 850 | 21 + 541 | 1,691 | Bivio Filaga | 21 + 080 | | lieve |
| Bivio Filaga–Prizzi | 0 + 000 | 0 + 198 | 0,198 | Bivio Filaga | — | — | lieve |

**Località situate fuori della sede ferroviaria.**

| | | |
|---|---|---|
| Sorgente Ramolia . | Impianto per la pompatura dell'acqua per la stazione di Camastra. . | in malaria lieve |

ALLEGATO *B*.

*Aggiunta all'allegato* **B** *all'Ordine generale* 4–1918

**Indennità di malaria al personale dei treni** (art. 91 D. C. A.)
**delle ferrovie Secondarie della Sicilia.**

| DEPOSITO o stazione | Indennità giornaliera di malaria per i mesi | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | di Aprile e Maggio | | | | da Giugno a Novembre | | | |
| | Conduttori capi | Conduttori principali | Conduttori | Frenatori | Conduttori capi | Conduttori principali | Conduttori | Frenatori |
| Lercara Alta . . . | — | — | — | — | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| Porto Empedocle | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| Sciacca. . . . . . . | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0.05 | 0,40 | 0 40 | 0,40 | 0,40 |
| Valguarnera . . . | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |

*Aggiunta all'allegato* C *all'Ordine generale* 4–1918.

**Indennità di malaria al personale di macchina** (art. 91 D. C. A.)
**delle ferrovie Secondarie deHa Sicilia.**

| DEPOSITO | Indennità giornaliera di malaria per i mesi | | | |
|---|---|---|---|---|
| | di Aprile e Maggio | | da Giugno a Novembre | |
| | Macchinisti | Fuochisti | Macchinisti | Fuochisti |
| Castelvetrano . . . | — | — | 0,25 | 0,25 |
| Lercara Alta . . . | — | — | 0,40 | 0,40 |
| Porto Empedocle | 0,15 | 0,15 | 0,40 | 0,40 |
| Valguarnera . . . | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 |

**N. B.** – Il personale dei treni e di macchina *residente* in malaria grave, ha titolo, per tutto il periodo dall'Aprile al Novembre, all'indennità di malaria stabilita per la zona stessa.

## Ordine di servizio N. 14 (M.).

### Spedizioni per conto di privati di ceneraccio e detriti prelevati dai depositi locomotive.

Alle Spedizioni per conto di privati di materie di rifiuto (ceneraccio e detriti) prelevati dai nostri Depositi locomotive, dovrà d'ora innanzi essere applicata, oltre la normale tassa di porto, la *tassa fissa di lire 0.30 per ogni tonnellata di carico*, a compenso delle prestazioni della Ferrovia per le manovre dei carri fra i detti Depositi e le stazioni cui sono allacciate.

Sui documenti di trasporto, il nome della stazione mittente dovrà essere seguìto dall'indicazione: *Deposito Locomotive*.

La predetta tassa di L. 0.30 per tonnellata dovrà essere esposta separatamente sui documenti di trasporto e sui registri spedizioni e arrivi come « *tassa di manovra - Deposito Locomotive* » e contabilizzata sui riassunti spedizioni e arrivi conglobata con le tasse di porto.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Circolare N. 7 (M. V. C.).

### Circolazione carri di proprietà privata.

La Società Italiana prodotti esplodenti, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatoio del gruppo 967-500, ha trasferita la propria sede in via Borgo Nuovo, n. 11, Milano.

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Società stessa a pagina 210-*bis* dell' « Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. », edizione 1914.

*Distribuito agli agenti* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

---

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 25ª | Delegato | **Luperi** Gaetano – frenatore – Dep. pers. viagg. Vicenza. | **Luperi** Gaetano – conduttore – Dep. pers. viagg. Vicenza. |
| 32ª | Id. | **Mozzoni** Attilio – manovratore capo – Staz. Parma. | Dimissionario da delegato della 32ª categoria per la circoscrizione di Bologna. |
| 35ª | Id. | **Rebizzi** Enrico – manovratore – Staz. Mantova. | 11. 12. 19. Dichiarato d'ufficio dimissionario. (Art. 165 punto III R. P.). |
| 36ª | Id. | **Guarnieri** Lorenzo – manovratore – Staz. Firenze S. M. N. | **Guarnieri** Lorenzo – manovale – Staz. Firenze S. M. N. |
| 38ª | Id. | **Doppieri** Domenico – conduttore capo – Dep. pers. viagg. Novara. | **Doppieri** Domenico – commesso di 2ª cl. – Dep. pers. viagg. Novara. |

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

*L'Amministrazione non può essere ritenuta responsabile della perdita della merce in corso di trasporto, causata da una violenta mareggiata, poichè, data la sua imprevedibilità ed inevitabilità, ricorre un vero e proprio caso di forza maggiore* (art. 400 Codice di commercio 145 Tariffe).

*I termini di resa sono inscindibili e quindi i parziali devono essere sommati insieme, per formare il termine unico entro il quale il vettore deve riconsegnare la merce* (art. 131 Tariffe).

*È legale il prolungamento del termine di resa disposto a seguito dell'autorizzazione dell'Intendenza Generale dell'Esercito, a sensi del R. D.* 15 *aprile* 1915, *n.* 678.

TRIBUNALE DI S. MINIATO — Sentenza 18-31 luglio 1917 — Lotti Giuseppe contro Ferrovie Stato (1).

## FATTO.

Il Tribunale osserva che Lotti Giuseppe, commerciante di Fucecchio, con atto del 25 marzo 1917, contestava all'Amministrazione delle Ferrovie che il 14 novembre dell'anno precedente, dalla ditta Garberino gli erano stati spediti dalla stazione ferroviaria di Genova 18 colli contenenti coperte di cotone per la stazione di S. Miniato. Ma la merce non giunse mai a destinazione, tanto che esso Lotti, il 1° febbraio corrente anno, aveva avanzato reclamo amministrativo presso il capo stazione di S. Miniato, domandando l'importo delle coperte e le spese di trasporto pagate per un totale di lire 2080.75. Ma le Ferrovie dello Stato, il 16 detto mese, rispondevano che la macchina del treno 5703 era caduta in mare a

(1) La sentenza è stata confermata dalla Corte di appello di Firenze con giudicato 6-25 marzo 1919.

Deiva la notte del 19 novembre insieme coi cinque carri che componevano il treno stesso, nel quale viaggiava la merce del Lotti « per effetto di una mareggiata quasi improvvisa e di estrema violenza », il che costituiva un caso di forza maggiore, a causa del quale l'Amministrazione non era tenuta a rispondere. In seguito a tale rifiuto il Lotti convenne davanti questo Tribunale le Ferrovie, per sentirle condannare al rimborso del prezzo della merce e delle spese di trasporto, in lire 2080.75, al risarcimento dei danni e alle spese.

Le Ferrovie impugnarono la istanza non dovendo pagar nulla, perchè nella specie trattasi di un caso tipico di forza maggiore; ma il Lotti dedusse la colpa dell'Amministrazione che non aveva fatto sorvegliare la linea prima del passaggio del treno; e, quando anche ciò non fosse, essa sarebbe sempre obbligata perchè, facendo il calcolo con i termini di resa, nel giorno del disastro la merce non avrebbe dovuto trovarsi alla stazione di Deiva la notte del 19 novembre, ma più avanti; e perciò la merce non sarebbe andata perduta, se non vi fosse stato ritardo nel trasporto della spedizione.

Le Ferrovie hanno impugnato tutto ciò e così viene la causa alla cognizione del Tribunale.

## DIRITTO.

Osserva che dagli atti prodotti è rimasto accertato che nella notte 18-19 novembre sul litorale ligure si scatenò un temporale con una mareggiata di una violenza incredibile, tanto che le onde salivano battendo sui muraglioni di sostegno delle ferrovie, invadendo il binario e producendo fra le gallerie di Deiva e Ponticciuolo uno scalzamento del binario con asportazione della terra sottostante, per effetto della furia delle onde, le quali a quanto pare, si levarono furiose nello spazio di pochissime ore. È risultato poi dagli estratti del rapporto Movimento che alla stazione di Deiva il treno viaggiatori 1019 era arrivato alle 3.39 ripartendone alle alle 3.50 e l'altro treno n. 4 alle ore 3.50 senza inconvenienti e l'ultimo treno n. 4 era arrivato alla stazione di Framura alle ore 4 mentre alle 4.22 era partito da Deiva il merci 5703. Nes-

suno del personale di quei treni si era accorto di scosse o avvallamenti, altrimenti non si sarebbe fatto partire il merci in questione, che in conseguenza passò per quella linea pochi minuti dopo il n. 4.

Poste dunque come certe, perchè non contrastate dallo attore, tutte le suddette circostanze di fatto, emerge chiaro che la tempesta con la mareggiata debba ritenersi come uno dei casi di forza maggiore che esonerano il debitore dall'adempimento delle obbligazioni e nel caso in esame il vettore da ogni responsabilità, a norma dell'art. 400 Codice di commercio e 130 e 145 delle Tariffe, perchè l'evento verificatosi non era fra quelli ordinari, che potevano essere preveduti con la normale o comune diligenza, visto che la mareggiata, come resulta dai giornali esibiti, fu di una inaudita violenza. Trattasi quindi di un evento non facilmente prevedibile; ma anche che si fosse potuta prevedere una tempesta tanto violenta come mai in quei posti si era avverata, il fatto era di per sè stesso inevitabile. Sicchè l'avvenimento — caso fortuito — nel mentre non era imputabile al vettore, non era prevedibile, ma anche ammesso che si possa prevedere una mareggiata eccezionale, il danno era inevitabile, perchè trattasi di fatto straordinario che rendeva inutili ed inefficaci tutti i rimedi che la forza umana può concepire. Ricorrono quindi i due estremi, come bene osserva la difesa delle ferrovie, della imprevedibilità e della inevitabilità dell'evento dannoso.

Nè vale a dire che non si sarebbe dovuto con quella mareggiata far partire il treno, perchè allora il traffico si renderebbe impossibile, se ad ogni mareggiata in quei posti si dovesse sospendere il transito d'ogni treno. Come del pari non ha fondamento il sostenere che in quella notte non vi fosse stata sufficiente sorveglianza, perchè i cantonieri vi sono a bella posta, ed essi in una notte come quella non avrebbero potuto forse neanche arrischiarsi a camminare nel posto del disastro per la violenza del vento e delle acque, nè si può pretendere che ad ogni breve tratto di linea si possa tenere un cantoniere. D'altronde, poco più di venti minuti prima era passato un altro treno, il n. 4: nulla si era verificato, nè sospettato, e l'evento dannoso per ciò, anche per tale riguardo, fa esulare ogni colpa nelle ferrovie, le quali non potevano fare più di quello che ogni altra Amministrazione dili-

gente e previdente in quelle circostanze avrebbe compiuto, per essersi trovata nella impossibilità di evitare il sinistro.

Si potrebbe parlare di responsabilità delle ferrovie in una sola ipotesi, e cioè, quando pure essendosi verificato il caso imprevedibile ed inevitabile della forza maggiore, le Ferrovie non avessero usato ogni diligenza, per impedire le conseguenze dannose del disastro, e cioè se non avessero custodito la merce che era rimasta ancora sul binario dopo la caduta in mare dei tre primi carri con la locomotiva.

Ma nessuna di coteste ipotesi di responsabilità si ravvisa nella causa presente, sia perchè nel modo come era composto il treno, emerge che il carro 170441 in cui si trovava la spedizione Lotti, era il 2° o il 3° che precipitarono subito in mare, sia perchè anche gli ultimi due carri, che restarono ancora sul binario ,precipitarono subito a loro volta in mare per il franamento del terreno corroso ed avulso dalla violenza delle onde. Perciò in ogni ipotesi, le ferrovie non potettero impedire neanche dopo ogni ulteriore danno.

Respinta la tesi della colpa per la mancata vigilanza della linea, il Tribunale non ravvisa nessuna responsabilità per la pretesa inosservanza del termine di resa o di riconsegna.

Infatti, questo comprende tanto il tempo necessario a percorrere le distanze, quanto quello per le operazioni nelle stazioni di partenza e di arrivo di esso, cioè, sebbene si componga di tanti termini parziali secondo le categorie delle operazioni, si considera come unico perchè l'art. 131 delle Tariffe prescrive categoricamente che i termini di resa si calcolano nel loro complesso e sono inscindibili, senza che si debba render conto di quelli parziali che lo compongono.

La dottrina e la giurisprudenza costituiscono su tale punto un *ius receptum*, in quanto l'una e l'altra hanno sempre determinato il principio della inscindibilità ed insindacabilità del termine stesso ed hanno stabilito che i veri termini nel contratto di trasporto sono cumulabili fra loro, ed è ammesso un compenso fra essi, purchè, si intende, non si sorpassi il termine massimo di resa.

In conseguenza non è ammessa nessuna indagine per cercare di stabilire che la merce in un determinato giorno si dovesse tro-

vare in un posto anzi che in un altro, perchè il termine complessivo è accordato nell'interesse del vettore, il quale mentre ha un limite massimo per la consegna della merce, può compensare le singole parti, del termine stesso, che è indivisibile.

L'Amministrazione si obbliga a render la merce in un determinato tempo e se durante questo e non oltre ha adempiuto la sua obbligazione, di nulla si può dolere il destinatario o anche il mittente.

Tali principii su cui non è più ammissibile la discussione, vanno desunti dai cennati art. 397 e 403 Codice di commercio che prevedono la responsabilità del vettore in caso di ritardo.

Ammesso dunque che le Ferrovie non sono obbligate a render conto nel modo e del come ad impiegare ciascuna delle frazioni del termine, e se qualcuna di esse sia stata non osservata, purchè essa abbia dato il risultato finale (*opus*) con la medesima quantità della merce ed integrità (*re. salvam fore*) riesce inutile la indagine che il Lotti vorrebbe fare sostenendo che, secondo il computo del tempo utile al trasporto, la spedizione non avrebbe dovuto trovarsi in quella notte a Deiva, ma oltre questa stazione, perchè, anche nel caso che il mittente voglia far cambiare destinazione alla merce in viaggio (il che non è in sua facoltà) il ritardo oil vantaggio di una delle frazioni del termine di resa non gli impedisce l'esercizio di quel suo diritto.

*Ad abundantiam* poi si fa rilevare in ultimo che in base all'art. 70 delle Tariffe ed alle norme impartite dalla Direzione dei trasporti ai sensi del R. decreto 15 aprile 1915, i traspotri delle merci subiscono un aumento dei termini di resa e facendosi il calcolo dei medesimi le Ferrovie non erano in colpa ,perchè nel giorno del disastro essi non erano scaduti, ma occorreva ancora del tempo.

Nè il Lotti potrebbe acclamare l'ignoranza di una tale disposizione, perchè, mentre è principio in materia di trasporti per ferrovia che le tariffe vanno applicate con uniformità di criteri e che le condizioni, per potersi servire di essa, sono eguali per tutti i cittadini, è anche principio essenziale che tutto nel trasporto per ferrovia trovasi preventivamente disciplinato e nulla è lasciato alla libera contrattazione dei privati, in modo che anche il termine

di resa è stato previamente disciplinato ed è stabilito interamente a favore del debitore.

E siccome l'autorizzazione e le norme per il prolungamento dei termini durante la guerra derivano e furono emanate in forma di un R. decreto, esse non possono essere ignorate dalle parti, le quali restano a quelle vincolate.

Da quanto si è svolto si desume come la domanda del Lotti non possa essere accolta neppure per tale riguardo.

Le spese ed onorario vanno a carico del soccombente, ecc.

---

ANNO XIII — N. 8

19 FEBBRAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(749) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *gennaio* 1920, *n.* 86, *contenente disposizioni per il trasporto dei giornali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto 9 ottobre 1919, n. 2159;

Visto l'art. 39 e l'ultimo comma dell'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati col Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli aumenti di cui agli articoli 1 *d*) e 5 del R. decreto n. 2159 del 9 ottobre 1919 non sono applicabili ai trasporti di giornali effettuati in base alla tariffa speciale n. 9 grande velocità.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 1° febbraio 1920 e dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 10 febbraio 1920, n. 33.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — DE VITO — SCHANZER — VISOCCHI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 10 *gennaio* 1920, *n.* 87, *concernente il divieto di pagamenti a favore di sudditi germanici, austriaci ed ungheresi per debiti o crediti esigibili prima o durante la guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 28 novembre 1918, n. 1829, che unifica le disposizioni relative ai rapporti economici con gli Stati e con i sudditi nemici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e ministro dell'interno, di concerto con i ministri degli affari esteri, delle colonie, di giustizia e degli affari di culto, del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 febbraio 1920, n. 33.

Art. 1.

Ai cittadini ed ai sudditi italiani sono vietati i pagamenti a favore di sudditi germanici, austriaci ed ungheresi e le accettazioni di pagamenti fatti dai medesimi, concernenti debiti pagabili e crediti esigibili prima o durante la guerra.

È parimenti vietata in generale ogni comunicazione relativa a detti crediti e debiti. I pagamenti fatti in contravvenzione di tali divieti sono nulli. I contravventori alle disposizioni del presente articolo sono passibili delle pene pecunarie stabilite nell'art. 2 del predetto decreto Luogotenenziale 28 novembre 1918, n. 1289.

Art. 2.

Resta fermo il divieto dei passaggi di proprietà sancito dall'art. 10 del citato decreto Luogotenenziale 28 novembre 1918, n. 1829. Restano parimenti fermi i provvedimenti di sindacato e di sequestro disposti in virtù del medesimo decreto Luogotenenziale.

Art. 3.

Il presente decreto ha effetto dalla sua data e sarà presentato al Palamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'talia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE

MORTARA — ROSSI — SCHANZER — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *gennaio* 1920, *n.* 106, *relativo all'applicazione del R. decreto* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1970, *concernente il trattamento di quiescenza del personale delle Amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 23 ottobre 1919, n. 1970;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico

Le disposizioni del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sono applicabili soltanto agli impiegati in servizio al 1° ottobre 1919 e alle famiglie degli impiegati in servizio alla data stessa.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 febbraio 1920, n. 38.

DECRETO MINISTERIALE 31 *gennaio* 1920, *che chiama a far parte del Consiglio generale del traffico il gr. uff. Emanuele Franco, direttore generale dei servizi postali.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visti gli art. 63, lett. *b*) e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione del ministro delle poste e dei telegrafi;

DECRETA :

Il gr. uff. Emanuele FRANCO direttore generale dei servizi postali, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi, in sostituzione del gr. uff. avv. Eugenio DELMATI.

Roma, addì 31 gennaio 1920.

*Il ministro* : DE VITO.

DECRETI MINISTERIALI 31 *gennaio e* 5 *febbraio* 1920, *concernenti il nuovo modo di pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi* (1).

I MINISTRI

DEL TESORO E DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Visto l'art. 4 del decreto-legge n. 1653, in data 2 settembre 1919, che dà loro facoltà di stabilire le epoche dell'applicazione graduale, nelle diverse provincie del Regno, di un nuovo modo di pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi;

(1) Pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* 14 febbraio 1920, n 37.

Visto il decreto Ministeriale n. 156078, in data 24 ottobre 1919, col quale furono dettate le prime norme per l'esecuzione del decreto-legge suindicato;

Visto il decreto Ministeriale n. 132108, in data 31 gennaio 1920, col quale furono abrogate le norme precedenti e sostituite con altre contenute nel decreto medesimo;

Visto il decreto Ministeriale n. 132109 in data ... febbraio 1920, che approva le nuove istruzioni per l'esecuzione delle disposizioni date col decreto n. 132108 succitato;

DECRETANO:

A cominciare dalle scadenze di pensioni e di assegni vitalizi che si verificheranno nel mese di marzo 1920, è applicabile nella provincia di Roma il decreto-legge n. 1653, in data 2 settembre 1919, e il decreto Ministeriale n. 132108, in data 31 gennaio 1920, riguardante il modo di pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi.

Roma, 5 febbraio 1920.

*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.
*Il ministro delle poste e telegrafi*: CHIMIENTI.

---

## I MINISTRI
### DEL TESORO E DELLE POSTE E TELEGRAFI

Visto l'art. 4 del decreto-legge n. 1653, in data 2 settembre 1919, che dà loro facoltà di dettare le norme del decreto medesimo relativo al modo di pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi, e di apportare alle dette norme quelle modificazioni che eventualmente fossero suggerite dall'esperienza;

Visto il decreto n. 156078 da essi emanato il 24 ottobre 1919, col quale furono approvate le suddette norme, e fu affidato al servizio dei conti correnti e degli assegni postali il pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi;

Riconosciuta la convenienza di esonerare il servizio dei conti

correnti ed assegni postali dal pagamento delle pensioni e degli altri assegni vitalizi;

DECRETANO:

Art. 1.

Sono abrogate le disposizioni contenute nel decreto ministeriale 24 ottobre 1919, numero 156078, e il servizio dei conti correnti ed assegni postali è esonerato dal pagare le pensioni e gli altri assegni vitalizi a carico dello Stato e delle Amministrazioni autonome da esso dipendenti.

Art. 2.

Entro il 10 luglio di ogni anno, le delegazioni del tesoro trasmettono ai sindaci della rispettiva Provincia l'elenco degli impiegati in disponibilità, in aspettativa, od in posizione ausiliaria, e di coloro che godono pensioni ed altri assegni vitalizi a carico dello Stato, e delle Amministrazioni autonome che ne fanno parte, viventi alla data del 30 giugno precedente.

Gli ufficiali dello stato civile hanno l'obbligo di esaminare l'elenco e di dichiarare, sotto la loro personale responsabilità, che esso è conforme alle risultanze dei registri di anagrafe, e che le vedove e le orfane conservano tuttora lo stato libero.

L'elenco deve essere restituito alla Delegazione del tesoro non oltre il 20 luglio.

Art. 3.

Per l'esecuzione dell'art. 1 del decreto-legge n. 1653, in data 2 settembre 1919, i delegati del tesoro, prima di ciascuna scadenza di pensioni o di altri assegni vitalizi, in base al ruolo conti correnti, emettono ordini di pagamento individuali a favore dei singoli pensionati ed assegnatari sulle rispettive sezioni di Regia tesoreria provinciale.

Gli ordini debbono indicare: l'Amministrazione dalla quale il pensionato o l'assegnatario dipende; il numero del capitolo di bi-

lancio sul quale grava la spesa; la scadenza dell'assegno; il numero di iscrizione dell'assegno stesso; il cognome e il nome del titolare; la località in cui è da eseguire il pagamento; la somma netta dovuta, espressa in cifre e in lettere.

Art. 4.

Gli ordini di pagamenti da pagare nella città in cui ha sede la sezione di Regia tesoreria provinciale sono consegnati dai delegati del tesoro alla sezione stessa. Quelli da pagare in altri Comuni della Provincia sono, invece, spediti ai rispettivi uffici postali per la estinzione.

Art. 5.

Quando il pagamento della pensione o dell'assegno deve essere fatto al legale rappresentante, od al procuratore dell'assegnatario, il pagamento stesso ha luogo, ai termini dell'art. 2 del decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1653, verso presentazione del certificato di vita in data non anteriore al giorno della scadenza, rilasciato nei modi prescritti dagli articoli 402 e 405 del regolamento di contabilità generale dello Stato, e del certificato d'iscrizione.

Le stesse modalità sono da osservarsi nel caso che il pagamento debba farsi a persona delegata.

Art. 6.

Resta fermo il vigente sistema di pagamento delle quote trattenute per debito verso lo Stato e verso le Amministrazioni autonome, stabilito dall'art. 507 del regolamento di contabilità generale dello Stato.

Soltanto per il pagamento delle quote a favore di terzi per assegnazione giudiziale od in dipendenza di cessione, le delegazioni del tesoro chiedono ai sindaci dei Comuni, in cui risiedono

gli assegnatari debitori, il certificato di vita e di esistenza delle altre eventuali condizioni.

I relativi ordini sono resi pagabili presso la sezione di Regia tesoreria, presso i consueti agenti pagatori, oppure convertiti in vaglia del tesoro.

Roma, 31 gennaio 1920.

*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.
*Il ministro delle poste e telegrafi*: CHIMIENTI.

---

# COMUNICATO

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione di cui all'art. 238 R. P. si pubblicano, riuniti per indentità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti:

STURBINI Carlo - segretario princ. — Ruolo pers. amministrativo, vol. 5°, pag. 22, n. 426.

« Basandosi sulle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo, ritinere aver diritto alla inscrizione nel ruolo Trazione, Veicoli e Navigazione ».

---

FUGA Giovanni - applicato. — Ruolo pers. esec., vol. II, pag. 108, n. 384.

« Basandosi sulle mansioni che asserisce disimpegnare da tempo in via continuativa, ritiene aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale amministrativo, vol. V° ».

---

BOZZOLI cav. Ciro - ispettore. — Volume primi 6 radi, pers. esec., pag. 7, n. 3.

« Tenuto conto delle mansioni disimpegnate chiede che venga fatto luogo alla sua inscrizione nel volume dei primi 6 gradi, ruolo del Movimento e Traffico ».

---

GIAPPICHINI Giuseppe - operaio di 2ª categoria. — Ruolo pers. esec., vol. 48, pag. 57, n. 365.

SARZANA Alberico - operaio di 2ª categoria. — Ruolo pers. esec., vol. 48, pag. 57, n. 372.

« Si lamentano per non essere stati inscritti nel ruolo del Personale Esecutivo, vol. 44 ».

Gegnacorsi Giovanni - segretario di 1ª classe. — Ruolo pers. amministrativo, vol. 5°, pag. 29, n. 92.

Fraia Frangipane Arturo - segretario di 1ª classe. — Ruolo pers. amministrativo, vol. 5°, pag. 46, n. 867.

Cavalieri Ludovico - applicato. — Ruolo pers. amministrativo, vol. 5°, pag. 89, n. 201.

Filippa Antonio - sottocapo. — Ruolo pers. esecutivo, vol. II, pag. 41, n. 1889.

Chianese Francesco - Sottocapo. — Ruolo pers. esecutivo, vol. II, pag. 40, n. 1863.

« Basandosi sulle mansioni che asseriscono disimpegnare da tempo in via continuativa, ritengono di aver diritto alla inscrizione nel ruolo del personale del Movimento e Traffico, vol. II ».

---

## Ordine di servizio N. 15 (San).

### Istituzione di un ispettorato sanitario a Cosenza.

A far tempo dal 1° gennaio 1920 è stato istituito un ispettorato sanitario a Cosenza, alla diretta dipendenza dell'Ufficio sanitario di Napoli e con la circoscrizione seguente:

Praia di A. (escl.) - S. Eufemia Bif. (escl.);
Paola-Cosenza-Sibari (comp.);
Sibari-Cotrone (comp.).

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

# SENTENZE

**Danni ai terzi - Investimento - Azione di risarcimento - Influenza della sentenza penale nel giudizio civile - Compensazione di colpe.**

*Il giudizio penale, tendendo solo all'accertamento di un reato ed alla punizione del colpevole, lascia impregiudicato l'esame del contributo che possa aver avuto la colpa della vittima nella produzione dell'evento dannoso.*

*Tale esame deve essere fatto dal giudice civile adito per risarcimento dei danni dipendenti dal reato accertato agli effetti di una eventuale riduzione della indennità.*

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 6-18 dicembre 1919 (*Pres.* Palladino, *est.* Millo, *P. M.* Tunesi (*concl. contr.*) — Ferrovie Stato, *ricorrenti*, contro eredi Renghi.

## IN FATTO.

Il 27 maggio 1915, Fiorini Angelo, recandosi in bicicletta a Terni dalla propria abitazione in vocabolo Fiore ed avendo trovato aperto il passaggio a livello delle Ferrovie dello Stato, si accinse a traversarlo, ma investito da una locomotiva ne veniva ucciso. Seguì un procedimento penale a carico di Pincini Annunziata, guardabarriera, la quale fu dal Tribunale di Spoleto, condannata alla detenzione per tre mesi ed alla multa di lire 100 nonchè alla rivalsa dei danni da liquidarsi in separata sede verso il coniuge superstite Renghi Palmira ed i figli costituitisi parte civile. Tale sentenza fu confermata in appello. In base a tale giudicato penale Renghi Palmira in nome proprio e in rappresentanza dei figli minori Alfredo e Pasquale, nonchè Fiorini Aurelio, Arduino, Sabatino e Alceste, figli maggiorenni di Angelo deceduto, convennero dinanzi il Tribunale di Spoleto la suddetta Pincini, nonchè le Ferrovie dello Stato, chiedendo la condanna solidale delle convenute

al pagamento di lire 10,000 per danni da essi sofferti. A sostegno della loro istanza e per la valutazione dei danni, gli attori chiedevano di essere ammessi a provare con testi alcune circostanze di fatto.

Le Ferrovie chiedendo in via principale che fosse dichiarata la compensazione delle colpe della Pincini e del Fiorini agli effetti civili e quindi fosse pronunziata l'assolutoria di esse convenute; in ipotesi, fossero dichiarati non risarcibili i danni morali. Il Tribunale di Spoleto con sentenza 24 luglio-13 agosto 1917, dichiarata la contumacia di Alceste Fiorini e della Pincini Annunziata, premesso che doveva dirsi proponibile l'azione per danni, ammetteva la prova testimoniale, dedotta dagli attori.

Il Collegio osservava, tra l'altro, che la colpa nella parte lesa addotta dalle Ferrovie per esimersi dal risarcimento dei danni non era proponibile perchè, per l'art. 6 Cod. proc. pen. le sentenze in sede penale del Tribunale di Spoleto e della Corte di Perugia avevano assunto autorità di cosa giudicata in ordine alla esistenza ed agli effetti del reato summentovato.

Le ferrovie proposero appello sostenendo che si dovesse ritenere una parziale compensazione di colpe agli effetti di ridurre la indennità chiesta dai Fiorini per danni. Ma la Corte di Perugia con la sentenza ora denunziata confermò la sentenza appellata.

Ricorrono per Cassazione le Ferrovie per due motivi: col primo motivo deducono che esse avevano invocato il giudizio della Corte su questi due punti: 1° se alla produzione dell'evento dannoso avesse concorso la colpa del danneggiato Angelo Fiorini; 2° se tale concorso potesse servire ad eliminare o, quanto meno, a diminuire la responsabilità delle Ferrovie in ordine all'obbligo del risarcimento dei danni. Secondo il ricorso la Corte di appello non ha creduto di non poter discendere all'esame di tali due punti, ritenendo vi facesse ostacolo la sentenza penale con cui la guardabarriera Pincini era stata condannata come responsabile del delitto contemplato dall'art. 371 Cod. pen.; il che, secondo le stesse Ferrovie, costituisce un errore, poichè le sentenze penali hanno autorità di cosa giudicata in quanto alla esistenza ed agli effetti del reato, ma rimane riservato al giudice civile di stabilire agli effetti del risarcimento dei danni se ed in quanto alla produzione dell'evento dannoso abbia contribuito la imprudenza della vittima.

Col secondo motivo denunciano una deficiente motivazione ed una contraddizione che vizia il ragionamento della sentenza.

## IN DIRITTO.

Considera esaminando cumulativamente i due motivi del ricorso che le doglianze delle Ferrovie si appalesano fondate specialmente in ordine alla deficiente motivazione, per modo che la sentenza impugnata non può sfuggire all'annnullamento.

La Corte d'Appello, invero, dopo avere riconosciuto che le sentenze penali hanno autorità di cosa giudicata, anche rispetto al civilmente responsabile, quanto alla esistenza ed agli effetti del reato (art. 6 e 13 del vigente Codice di proc. penale), è giunta alla conclusione che non possa nella specie parlarsi di « compensazione « di colpa, perchè essa ha per presupposto la parità di intensità e « grado della colpa ».

Al riguardo devesi premettere che le Ferrovie non hanno contestato, in veruna guisa, che la loro guarda-barriera fosse stata in colpa nel chiudere tardivamente il cancello e tanto meno, che essa fosse punibile; hanno chiesto però che, ammettendosi una parziale compensazione delle colpe della Pincini e del Fiorini, si riducesse nella sua giusta misura l'indennizzo dei danni spettante a chi rimase leso dal delitto ascritto alla prima, tenuto pur sempre conto dei fatti, quali risultarono in sede penale.

Ora dalla surriferita conclusione e dalle altre parti della sentenza denunciata emerge che questa ha riconosciuto l'Angelo Fiorini avesse agito imprudentemente attraversando la linea ferroviaria, sebbene la guarda-barriera gli avesse fatto cenno di fermarsi ed ha soltanto negato che codesta imprudenza della vittima potesse equipararsi alla negligenza della Pincini.

Ciò stante la prevalenza della colpa della Pincini su quella del Fiorini doveva risultare accertata dalla sentenza penale, perocchè è appunto in base a codesta prevalenza che la Corte di Perugia, come si è avvertito, ha negata l'anzidetta compensazione dedotta agli effetti di una equa riduzione della somma, chiesta come indennizzo di danni. Per contro lo stesso Collegio, mentre si è riferito alle sentenze penali, ha constatato che « i giudici penali si erano « occupati *esclusivamente* della negligenza e della inosservanza

« delle norme regolamentari nei riguardi della Pincini ». Onde viene ovvio osservare che non si saprebbe come nella specie si potesse invocare la cosa giudicata derivata da sentenze penali, in ordine alla inapplicabilità della compensazione delle colpe, circa la misura dell'indennizzo dei danni, se, secondo quanto afferma la sentenza impugnata, le precorse sentenze penali, non accennano e perciò non escludono codesta compensazione.

Passata poi la stessa Corte in via d'abbondanza a dimostrare la mancanza di fondamento della dedotta compensazione delle colpe, ha ritenuto che « la causa che determinò il sinistro fu ap- « punto la Pincini, mentre gli altri elementi intervenuti nel fatto « potevano avere soltanto carattere d'occasione ».

Ma con tale considerazione la Corte non ha esaurientemente espressa la ragione del suo decidere. Per giudicare invero quale delle due colpe fosse causa e quale occasione dello evento, la Corte avrebbe dovuto esaminare l'azione della guarda-barriera e quella del Fiorini in relazione al principio di causalità su cui, come ben osserva il ricorso, si fonda l'art. 1511 Cod. civile, doveva cioè considerare se per il fatto del Fiorini, il quale malgrado l'avvertimento in contrario della guarda-barriera aveva attraversata la linea ferroviaria, siffatto rapporto di causalità rimanesse spostato: se l'imprudenza della parte lesa, anche se posteriore alla negligenza della Pincini, avesse attribuita a questa una efficacia nociva, che di per sè non avrebbe avuta.

Tale indagine non risulta abbia fatta la Corte di Perugia ai fini suindicati, onde la sua motivazione si appalesa deficiente.

Per questi motivi, cassa ecc.

## Esercizio ferroviario - Incendi - Azione d'indennizzo - Natura civile - Prove della colpa.

*L'esercizio delle Ferrovie da parte dello Stato è funzione di pubblica Amministrazione, e, disimpegnandolo lo Stato, non può acquistare per questo la qualità di commerciante che per sè stesso non ha. Ben vero lo Stato, esercitando le ferrovie, compie atti obbiettivi di commercio, ma questi sono tali non perchè dipendenti dalla funzione disimpegnata, ma perchè hanno insita la qualità commerciale.*

*Non potendo, quindi, l'incendio prodotto dalla fuoruscita di scintille ricondursi nel novero degli atti anzidetti, l'azione di indennizzo, istituita dal danneggiato, non riveste la natura commerciale.*

*Per dimostrare la colpa dell'esercente occorre fornire la prova diretta dell'omessa applicazione alle locomotive da cui le scintille siano o sarebbero sfuggite, degli apparecchi protettivi regolamentari ed a tale uopo irrilevante ed inammissibile si presenta la perizia disposta in aggiunta alla prova testimoniale per riferire se da una cuffia che funziona regolarmente sia possibile la fuoruscita anzidetta.*

CORTE APPELLO DI ROMA (I Sezione). Sentenza 12-22 genaio 1920 (*Est.* Di Donnao - Visconti e Ferrovie Stato.

## DIRITTO

Osserva che l'eccezione di inammissibilità dell'appello interposto oltre il termine di trenta giorni dalla notificazione della sentenza non ha giuridico fondamento.

Una tale eccezione ha erroneamente per presupposto la natura commerciale della causa.

Invero l'azione nascente *ex delicto*, obbiettivamente considerata, non è di natura commerciale ma l'acquista solo quando vi abbia dato eccezione l'attività commerciale cioè che il *delicto* o quasi *delicto* sia stato commesso dal commerciante in occasione dell'esercizio del suo commercio anche se nessun rappórto contrattuale sia corso fra il commerciante ed il danneggiato ricorrendo in tal caso, siccome il Supremo Collegio insegnava con la sua decisione del 12 aprile 1916 (Compagnia delle Ferrovie Sarde-Zanni) l'applicazione dell'art. 4 Codice di commercio.

Ma nella specie non è a dire che il fatto, che dà fondamento alla spiegata azione sia stato commesso dal commerciante. Imperocchè l'esercizio delle ferrovie per parte dello Stato è funzione di pubblica amministrazione; e disimpegnandola lo Stato, non può acquistare la qualità di commerciante che per sè stesso non ha siccome è scritto nell'art. 76 Codice di commercio.

È ben vero che lo Stato, attuando la pubblica funzione del-

l'esercizio ferroviario, compia anche atti obbiettivi di commercio, ma ben rileva la difesa delle Ferrovie, in tal caso gli atti suddetti come il trasporto di merci, di viaggiatori e la compra di materiali per l'esercizio non assumono la natura commerciale per ragioni di dipendenza della pubblica funzione, ma tali atti determinano rapporti commerciali e danno luogo ad azioni commerciali perchè hanno insita la qualità commerciale.

L'eccezione di inammissibilità pel motivo anzi cennato va respinta, pur prescidendo dal riflesso che in primo grado, oltre che le parti non si valsero per la rappresentanza legale del disposto dell'art. 395 procedura civile, la causa fu dichiarata civile tanto che i primi giudici, negando la clausola di provvisoria esecuzione, dissero che essa non va concessa, locchè presuppone non già l'esercizio della facoltà discrezionale di cui all'art. 409 Codice procedura civile, ma l'applicazione dell'art. 365 detto Codice.

Osserva che molto meno è attendibile il secondo motivo di inammissibilità dell'appello; con esso si deduce che essendo la perizia intimamente connessa con la prova testimoniale e non potendo quindi scindersi da questa, l'accettazione della sentenza, in quanto ammetteva la prova testimoniale, importa tacitamente accettazione anche della disposta perizia.

Ma non è chi non veda come codesto argomento sia affetto dal vizio logico della petizione di principio. Imperocchè se il merito del gravame è proprio quello che non vi sia rapporto di intima connessione fra l'inchiesta testimoniale e la perizia, anzi si sostiene che sono fra loro contrarie agli effetti della inammissibilità dell'appello, si pretende di dare per dimostrato ciò che va invece dimostrato con l'esame di merito del gravame.

Sorge da ciò che l'accettazione tacita della sentenza è esclusa.

Osserva sul merito del gravame che basta tener presente l'oggetto della disposta perizia, in narrativa della presente sentenza trascritto, per scorgere la inutilità del mezzo istruttorio.

Per fermo i primi giudici come base della prova testimoniale da loro disposta e contenuta nell'articolo 2 trascritto in narrativa della presente ossia che la ciminiera della locomotiva non era munita della regolamentare reticella parascintille considerano che una delle cautele, suggerite dalla scienza e dalla pratica, e da prendere, secondo l'articolo 20 del regolamento 31 ottobre 1873,

n. 1687 a prevenire ed evitare qualunque sinistro, consiste nell'uso della cuffia parascintille, per modo che ove, di un tale apparecchio protettore fosse provata la mancanza o il cattivo funzionamento, la colpa dell'Amministrazione ferroviaria sarebbe dimostrata.

Considerarono altresì che la colpa dell'Amministrazione ferroviaria non potrebbe desumersi dal semplice evento della fuoruscita dalla ciminiera della locomotiva delle scintille perchè non è escluso che, non ostante le adoperate cautele che di regola si reputano idonee allo scopo, si possa verificare un danno per cause diverse che non risultano imputabili alla Amministrazione.

Ora non è chi non veda come la disposta perizia con la quale si vuol sapere se da una cuffia parascintille che funzioni regolarmente sia possibile la fuoruscita di tizzoni o di legna o contraddice alle premesse anzidette o riesce oziosa.

Vi contraddice se dal fatto della semplice fuoruscita delle sostanze incandescenti dalla ciminiera della locomotiva si volesse pervenire alla conclusione dell'irregolare funzionamento della cuffia parascintille; è oziosa se per avventura ad una tale conclusione, in flagrante constrasto con la premessa, i primi giudici non intesero riferirsi.

Che se non l'evento della sola fuoruscita delle sostanze incandescenti il perito dovesse tener presente per desumere il regolare funzionamento o meno della cuffia parascintille, in tal caso bisognerebbe bene specificare la fonte dalla quale attingere gli elementi del giudizio.

In quella vece, così come venne dagli attori proposto l'oggetto della perizia disposta dalla senteza gravata, riesce inadeguato alla ricerca della verità.

Pertanto in codesta parte la sentenza gravata va riparata eliminando la perizia dalla istruzione.

Osserva che concorrono giuste ragioni per rinviare a definitivo il giudizio sulle spese di appello demandandolo ai primi giudici ai quali a norma dello art. 409 Codice procedura civile, va rinviata la causa pel corso ulteriore.

Per tali motivi, ecc.

ANNO XIII — N. 9 26 FEBBRAIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima — Leggi e decreti:**



(955) - 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1919, *n.* 2227, *che detta norme circa il cambio delle valuta austro-ungarica nel territorio di giurisdizione di commissari generali civili per la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto col guardasigilli, ministro della giustizia e degli affari di culto, col ministro per il tesoro e col ministro per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel territorio di giurisdizione dei Commissari generali civili per la Venezia Giulia e per la Venezia Tridentina, il cambio della valuta austro-ungarica è definitivamente fissato in centesimi sessanta di lira per ogni corona.

La differenza tra la percentuale corrisposta in esecuzione dell'ordinanza del Comando Supremo del Regio esercito del 31 marzo 1919 e quella definitiva sarà pagata dalle stesse casse che hanno operato il cambio.

Il pagamento si inizierà col giorno 25 febbraio 1920 e sarà eseguito verso ritiro della ricevuta rilasciata dalle casse medesime ai possessori delle corone. Dopo il giorno 30 giugno 1920 non sarà consentito alcun pagamento della detta percentuale, salvo quanto è stabilito dall'articolo seguente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 dicembre 1919, n. 286.

Art. 2.

Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, saranno stabilite le modalità e le garanzie con le quali, non oltre il termine fissato dall'art. 206 n. 1 del trattato di pace di San Germano, firmato il 10 settembre 1919 e ratificato con R. decreto-legge 6 ottobre 1919, n. 1804, potrà procedersi al cambio di somme in corone che per causa di forza maggiore, da provarsi dall'interessato, non abbiano potuto essere tempestivamente cambiate.

Art. 3.

Il ragguaglio tra corona e lira resta definitivamente fissato nel territorio indicato nell'art. 1 a centesimi sessanta di lira per ogni corona austro-ungarica.

A tale ragguaglio saranno dagli Istituti di credito calcolati i depositi di corone costituiti prima del 10 aprile 1919 compresi gli interessi. Non saranno ammessi al ragguaglio medesimo quei depositi che, per espressa richiesta dei singoli depositanti, furono esclusi dal cambio.

Sono esclusi da tale ragguaglio i depositi costituiti da persone fisiche o giuridiche estere che non abbiano il domicilio o la sede nei territori suddetti.

Art. 4.

La differenza stabilita nell'art. 1° sarà corrisposta dal tesoro italiano alle Banche e agli altri Istituti di credito della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina per l'ammontare dei depositi a risparmio ed in conto corrente esistenti a tutto il 9 aprile 1919, esclusi gli interessi dal 1° gennaio 1919 ,diminuito delle seguenti partite:

*a*) il fondo di Cassa esistente a tutto il 9 aprile 1919 in corone, biglietti di Stato e buoni di Cassa di serie speciali;

*b*) le somme che ciascuno Istituto di credito aveva a tutto il

9 aprile 1919 in deposito presso altri Istituti di credito del territorio indicato nell'art. 1°;

*c*) gli importi dei depositi propri che ciascuno Istituto ha ritirati da oltre la linea di armistizio e introdotti nella Venezia Giulia dopo il 20 aprile 1919 in quanto siano ammessi al cambio al 40 per cento;

*d*) le somme accreditate a ciascun deposito a decorrere dal 3 novembre 1918 e fino a tutto il 9 aprile successivo a seguito di rimesse in numerario o per giro conti da oltre la linea di armistizio, le quali non siano riconosciute legittime dal tesoro italiano;

*e*) l'importo dei depositi costituiti nel periodo indicato alla lettera *d*) in seguito a rimesse in numerario o per giro conti da oltre la linea di armistizio, le quali non siano riconosciute legittime dal tesoro italiano;

*f*) l'importo dei depositi costituiti da persone fisiche o giuridiche estere che non abbiano il loro domicilio e la loro sede nei territori indicati nell'art. 1.

## Art. 5

Allo stesso ragguaglio di centesimi sessanta di lira per ogni corona saranno cambiate le valute in corone depositate presso Istituti già austro-ungarici con sede oltre la linea di armistizio, purchè tali depositi siano stati ammessi al cambio della valuta italiana al 40 per cento.

Alle somme ammesse al cambio dovrà essere aggiunto agli effetti del ragguaglio indicato nella prima parte del presente articolo, l'importo degli interessi maturati fino a tutto il 9 aprile 1919, esclusa la capitalizzazione degli interessi medesimi al 1° gennaio 1919.

## Art. 6.

Salve le disposizioni degli articoli seguenti, saranno altresì regolati sulla base del ragguaglio stabilito nell'art. 2 i pagamenti per tutte le operazioni ed obbligazioni espresse in corone, non estinte entro il 9 aprile 1919, ed eseguibili nel territorio della Ve-

nezia Giulia e della Venezia Tridentina o relative ad oggetti ivi esistenti.

I pagamenti nel frattempo eseguiti con la riserva indicata nell'art. 10 dell'ordinanza 31 marzo 1919, dovranno essere completati entro il giorno 30 giugno 1920 con la corresponsione a saldo, dell'importo di centesimi venti di lira per ogni 40 centesimi di lira pagati.

Art. 7.

Qualora ad un pagamento da eseguirsi in base ad obbligazioni continuative, costituite prima del 1° novembre 1918, corrisponda una prestazione (o uso) di cose o di opere da compiersi posteriormente all'entrata in vigore del presente decreto, il ragguaglio tra la corona e la lira ha luogo alla pari.

Nulla è innovato alle disposizioni speciali relative alle locazioni di immobili emanate in considerazione delle eccezionali condizioni prodotte dalla guerra.

Art. 8.

Per le assicurazioni sulla durata della vita umana e per i contratti di capitalizzazione, stipulati anteriormente al 10 aprile 1919 con persone, che abbiano o che, in seguito all'annessione, acquisteranno la cittadinanza italiana, la parte della somma assicurata, corrispondente ai premi pagati fino alla data predetta, sarà determinata in base al rapporto tra il valore effettivo delle riserve matematiche e degli impegni scaduti e non soddisfatti, e la corrispondente parte delle attività esistenti secondo il bilancio al 10 aprile 1919.

Qualora il valore delle polizze, così determinato, risulti inferiore a quello, che deriverebbe dalla applicazione del ragguaglio, stabilito nell'art. 3, le imprese di assicurazione dovranno integrare mediante prelevamenti dai fondi di riserva le riserve matematiche nella misura occorrente, affinchè il valore della polizza, al 10 aprile 1919, risulti non inferiore al ragguaglio predetto.

I premi con scadenza posteriore al 10 aprile 1919 saranno pa-

gato dall'assicurato in base al ragguaglio, stabilito nell'art. 3, a meno che egli non chieda che la continuazione del contratto abbia luogo in base a un ragguaglio superiore, fino alla pari. Alla scadenza del contratto l'impresa assicuratrice, oltre alla parte di somma assicurata, determinata a norma del primo comma del presente articolo, dovrà versare la somma corrispondente ai premi, scaduti posteriormente al 10 aprile 1919 e pagati in base al ragguaglio prescelto dall'assicurato.

Con Nostro decreto, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il ministro dell'industria, commercio e lavoro ed il ministro del tesoro, saranno stabilite le norme e le modalità per la determinazione del valore della parte di somma assicurata indicata nel primo comma.

Tale valore sarà sottoposto a revisione, per una sol volta dopo trascorsi cinque anni dalla prima determinazione di esso.

Art. 9.

Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle indennità di caro-viveri e agli altri assegni corrisposti in considerazione delle eccezionali condizioni prodotte dalla guerra.

Art. 10.

Le presenti disposizioni non hanno alcuna efficacia sui pagamenti effettuati prima del 10 aprile 1919.

Art. 11.

Qualora l'applicazione di uno dei ragguagli previsti nei precedenti articoli abbia per effetto un rilevante danno di un contraente e un notevole arricchimento dell'altro, può la parte che vi abbia interesse adire la competente Corte di giustizia di prima istanza la quale, nel più breve termine possibile, dopo aver tentata la conciliazione, deciderà, secondo criteri di equità, se possa farsi luogo alla modificazione dei patti contrattuali per quanto si riferisce al ragguaglio o se debba procedersi allo scioglimento del contratto.

Eguale facoltà spetterà a chi abbia assunto anteriormente al 10 aprile 1919 l'obbligo di stipulare un contratto, qualora la stipulazione in denaro sia stata nel contratto preliminare fissata in corone.

Le istanze introduttive del giudizio dovranno essere presentate nel termine di tre mesi dalla entrata in vigore del presente decreto.

Avverso le sentenze emanate dalla Corte di giustizia di prima istanza non è ammesso alcun gravame.

I verbali di conciliazione terranno luogo del contratto e le sentenze delle Corti di giustizia avranno valore di titolo esecutivo a norma del regolamento esecutivo vigente nelle nuove provincie.

Art. 12.

È in facoltà delle legali e statutarie rappresentanze delle Società ed enti morali di stabilire, con riguardo al valore delle attività collettive, una nuova valutazione delle quote di comproprietà e delle quote di partecipazione a determinati redditi comuni anche su basi diverse da quelle stabilite nell'art. 3, restando fermi ed impregiudicati i poteri delle autorità competenti a norma della legislazione vigente nelle nuove provincie del Regno.

Art. 13.

Il cambio in biglietti ordinari dei biglietti e buoni di cassa italiani di serie speciali (lire seriate) ai quali venne dato corso legale con ordinanze del Comando Supremo del Regio esercito 9 dicembre 1918 e 27 febbraio 1919 sarà effettuato fino al giorno 30 giugno 1920.

Il cambio sarà eseguito al valore nominale con supplemento del 50 per cento e tale supplemento sarà pagato previa presentazione dei biglietti e dei buoni di cassa a serie speciali o, qualora questi siano stati cambiati in buoni ordinari prima dell'emanazione del presente decreto, sulla esibizione del documento che autorizzò la sezione di tesoreria di Trieste ad effettuare il cambio.

Decorso tale termine le lire seriate perderanno il diritto al predetto supplemento e saranno equiparate ai biglietti di Stato e buoni di cassa.

Art. 14.

La differenza tra il ragguaglio stabilito dall'art. 1 del presente decreto e quello fissato dall'ordinanza del Comando supremo 31 marzo 1919 sarà corrisposta in contanti per importi non superiori a L. 5000.

Il tesoro italiano avrà facoltà di pagare:

in buoni del tesoro ordinari a scadenza di un anno gli importi da oltre L. 5000 e fino a 10.000 lire;

in buoni del tesoro triennali gli importi eccedenti L. 10,000.

Per i biglietti di serie speciale il pagamento in contanti del supplemento stabilito dal precedente articolo 13 avrà luogo limitatamente alle somme non eccedenti L. 15.000; quello in buoni del tesoro ordinari per le somme da oltre 15.000 lire e fino a 30.000 lire, e quello in buoni triennali per le somme superiori a lire 30.000.

Art. 15.

Agli Istituti o agli Enti morali della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, che per fini di beneficenza e di assistenza sociale o senza scopo di lucro, svolgano la loro azione o compiano operazioni esclusivamente nei territori suddetti, potrà essere accordato un sussidio dello Stato sotto forma di mutuo di favore è altra da stabilirsi, qualora per effetto dell'applicazione del presente decreto, vengano a subire tali diminuzioni nella consistenza dei loro patrimoni o delle loro attività da non potere ulteriormente adempiere ai fini statutari principali.

Con successivo Nostro decreto da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge saranno stabilite su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri interessati, le norme relative all'entità, alle modalità ed alle forme del contributo previsto nella prima parte di questo articolo..

Art. 16.

Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai rapporti che sono regolati dalle clausole del trattato di pace fra le

potenze alleate od associate e la Germania, sottoscritto a Versaglia il 28 giugno 1919 e ratificato con R. decreto-legge 6 ottobre 1919, n. 1803 e di quello fra le stesse potenze e l'Austria firmato a San Germano il 10 settembre 1919 e ratificato con R. decreto-legge 6 ottobre 1919, n. 1804.

Art. 17.

Il presente decreto ha vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, allorquando le Provincie alle quali si applica saranno rappresentate al Parlamento nazionale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI - MORTARA - SCHANZER - FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *gennaio* 1920, *n.* 135, *concernente l'obbligo della presentazione dei rendiconti alla Corte dei conti per le gestioni fuori bilancio di carattere straordinario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutte le gestioni fuori bilancio di carattere straordinario che, con qualsiasi ordinamento, siano state costituite presso organi civili o militari, dell'Amministrazione dello Stato, è fatto obbligo di presentare rendiconto alla Corte dei conti.

Tale obbligo si riferisce ai conti individuali di ciascun contabile che abbia avuto gestione di danaro o di materie per le aziende di cui trattasi ed ai conti riassuntivi delle aziende stesse per le risultanze complessive.

I conti riassuntivi, dopo la revisione della Corte dei conti, saranno presentati al Parlamento dal ministro del tesoro.

Art. 2.

Con decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri competenti saranno stabiliti i modi e i termini di presentazione dei rendiconti di cui al precedente arti-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 febbraio 1920, n. 41.

colo, e saranno approvate tutte le altre disposizioni occorrenti per la esecuzione del presente decreto, anche in deroga alla legge e al regolamento di contabilità generale dello Stato.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *gennaio* 1920, *n.* 119, *riguardante il finanziamento dell'Ente portuale di Livorno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 85;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 febbraio 1920, n. 41.

Articolo unico.

È in facoltà del tesoro dello Stato di concedere all'Ente portuale di Livorno anticipazioni all'interesse annuo del 3 per cento e a seconda dello sviluppo dei lavori di costruzione delle opere di cui all'art. 2 della convenzione 14 dicembre 1918, approvata col decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 85, per sopperire alle quote di spesa ricadenti a carico dell'Ente medesimo.

Il tesoro, per effettuare le dette anticipazioni, ha facoltà di valersi di una somma non eccedente gli 8 milioni, sulla parte ancora disponibile del fondo di 500 milioni, di cui all'art. 8. del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1868;

Alla somma che sarà anticipata, nel limite di cui sopra, non è applicabile la disposizione dell'art. 9 del R. decreto 2 settembre 1914, n. 1028.

Con apposita convenzione, da stipularsi dal ministro del tesoro con l'Ente, saranno determinate le modalità e le garanzie delle anticipazioni, nonchè il modo di estinzione di esse. La convenzione sarà approvata mediante decreto Reale promosso dal ministro del tesoro.

Il presente decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — PANTANO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 29 *gennaio* 1920, *n.* 129, *che apporta variazioni al decreto Luogotenenziale 7 febbraio* 1919, *n.* 150, *riguardante la ripartizione dell'assegnazione straordinaria di un miliardo per la esecuzione di opere pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, successivamente modificato, per la ripartizione dell'assegnazione straordinaria di un miliardo da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici, giusta l'art. 7 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698;

Ritenuta la necessità di apportare alla ripartizione medesima ulteriori variazioni;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Omissis.*

Sono diminuite delle seguenti somme le assegnazioni di cui al medesimo art. 1 del citato decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150;

Z-26. Costruzione di strade ferrate, ecc. . . . . L. 9.000.000

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

SCHANZER - PANTANO.

Visto, *Il guardasigilli:* MORTARA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1920, n. 43.

R. DECRETO-LEGGE 2 *febbraio* 1920, *n.* 130, *concernente il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'amministratore generale, il direttore generale dell'esercizio.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con i ministri del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato è composto:

*a*) del presidente;

*b*) dell'amministratore generale delle ferrovie di Stato;

*c*) del direttore generale dell'esercizio delle ferrovie di Stato;

*d*) di un consigliere di Stato;

*e*) di due delegati del ministro dei trasporti;

*f*) di due delegati del ministro del tesoro;

*g*) di tre persone esperte nei commerci, o nelle industrie e nel traffico;

*h*) di cinque rappresentanti del personale ferroviario eletti nella classe col sistema proporzionale, secondo le norme che saranno determinate con decreto Reale, su proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, inteso il Consiglio dei ministri.

Il direttore generale delle ferrovie, assume il titolo di amministratore generale.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 febbraio 1920, n 40

Art. 2.

Il Consiglio di amministrazione costituito a norma del precedente articolo comincia a funzionare dal 1° marzo 1920 coi membri di cui alle lettere da *a*) a *g*) integrandosi coi rappresentanti del personale entro cinque giorni dalla loro proclamazione.

Dalla stessa data è abrogato l'art. 5 della legge 7 luglio 1907, numero 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, cessa il funzionamento del Consiglio d'amministrazione costituito a norma dell'articolo stesso e scadono di carica i relativi componenti.

I funzionari chiamati a far parte del Consiglio d'amministrazione ed appartenenti ad Amministrazioni diverse dall'Amministrazione ferroviaria, possono essere collocati fuori ruolo dai rispettivi Ministeri, ma il tempo trascorso nel nuovo ufficio è computato per gli effetti delle leggi sugli avanzamenti e sulle pensioni.

I rappresentanti del personale non possono prendere parte alle discussioni ed alle deliberazioni in questioni di personale riflettenti funzionari od agenti di grado superiore al proprio.

Per la validità delle sedute del Consiglio è necessaria la presenza del presidente e di almeno:

*a*) cinque membri finchè non sia integrato il Consiglio con la nomina dei rappresentanti del personale, e nel caso di cui al precedente capoverso o in caso di vacanza fra i componenti del Consiglio;

*b*) nove membri negli altri casi.

Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti: a parità di voti decide il voto del presidente.

Il presidente è nominato per decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio dei ministri.

Nei casi di assenza o di impedimento egli è sostituito dall'amministratore generale.

Il presidente ed i consiglieri di cui alle lettere *d*), *e*), *f*) del precedente articolo durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati; quelli di cui alle lettere *g*), *h*), durano in carica tre anni e possono essere rispettivamente riconfermati o rieletti.

Agli effetti della durata della carica, quando la nomina sia avvenuta nel corso dell'anno, la decorrenza è prorogata al 1° gennaio successivo.

Decadono dalla carica e non possono essere rinominati i componenti del Consiglio che, senza motivi riconosciuti giusti dal presidente, si astengano per due mesi consecutivi, ovvero per dieci sedute in un anno, dal partecipare ai lavori del Consiglio o del Comitato di cui al seguente articolo, o dell'uno e dell'altro insieme.

Art. 3.

Fra i componenti del Consiglio d'amministrazione è costituito un Comitato composto:

*a*) del presidente;

*b*) dell'amministratore generale;

*c*) di uno fra i funzionari di cui alle lettere *e*), *f*) scelti dal ministro dei trasporti;

*d*) di uno fra gli esperti di cui alla lettera *g*) scelto dagli esperti stessi;

*e*) di uno fra i rappresentanti del personale di cui alla lettera *h*) scelto dai rappresentanti stessi.

Il Comitato provvede alla trattazione degli affari d'ordinaria amministrazione ed a quelli che siano ad esso demandati per disposizioni regolamentari a norma del seguente articolo o per deliberazione del Consiglio.

Per la validità delle deliberazioni del Comitato sono necessarie la presenza di almeno tre componenti e la maggioranza assoluta degli intervenuti, decidendo, a parità di voti, il voto del presidente.

Le deliberazioni del Comitato sono sottoposte al visto od alla approvazione del ministro dei trasporti in tutti i casi nei quali vi sono sottoposte quelle del Consiglio di amministrazione.

Art. 4.

Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio e le attribuzioni del Comitato sono determinate con regolamento predisposto dal Consiglio stesso ed approvato dal ministro dei trasporti.

Art. 5.

Oltre i casi previsti dalle vigenti disposizioni, non sono valide senza l'approvazione del ministro dei trasporti, che può anche modificarle, le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione concernenti:

*a*) il progetto di bilancio preventivo, le proposte di variazioni in corso di esercizio, il conto consuntivo;

*b*) le proposte di modificazioni delle condizioni dei trasporti e delle tariffe;

*c*) i programmi delle provviste, dei lavori patrimoniali, delle riparazioni e degli acquisti di materiali rotabili;

*d*) i programmi di esercizio ferroviario in rapporto anche a programmi di esercizio di altri trasporti ferroviari, tramviari, marittimi, fluviali od aerei, la istituzione di nuove corse, la precedenza nelle spedizioni per categorie di merci e le norme generali di esercizio;

*e*) la istituzione di uffici, di stazioni, l'impianto di officine e gli ampliamenti delle officine esistenti, per somme superiori a lire trecentomila;

*f*) gli acquisti all'estero;

*g*) le piante organiche e le norme generali per il personale;

*h*) i servizi cumulativi, di corrispondenza e l'uso di impianti in comune.

Le deliberazioni concernenti gli argomenti di cui alla lettera *a*) debbono essere approvate anche dal ministro del tesoro.

Art. 6.

Indipendentemente da ogni deliberazione del Consiglio d'amministrazione la Direzione generale delle ferrovie di Stato è tenuta ad eseguire le disposizioni emanate dal ministro dei trasporti:

*a*) nell'esercizio delle facoltà ad esso attribuite dalle leggi e dai regolamenti;

*b*) in seguito alle ispezioni di cui all'art. 3 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per rimuovere gli inconvenienti accertati;

*c*) per ragioni di pubblico interesse o d'ordine pubblico, quando sia intervenuta deliberazione del Consiglio dei ministri.

E' in facoltà del ministro di promuovere, su determinati argomenti, le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione.

Art. 7.

Sono soppressi il grado e le qualifiche di vice direttore generale.

Il vice direttore generale preposto alla direzione dei servizi del movimento e traffico, della trazione e veicoli e dei lavori assume il titolo e il grado di direttore generale dell'esercizio e sostituisce l'amministratore generale nei casi d'impedimento o di assenza.

Art. 8.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei trasporti di concerto col ministro del tesoro, saranno determinati il trattamento economico del direttore generale d'esercizio, le indennità o le diarie da corrispondere e le concessioni di viaggi da rilasciare ai componenti del Consiglio d'amministrazione e del Comitato.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO — SCHANZER — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

R. DECRETO 2 *febbraio* 1920, *n.* 131, *contenente norme per l'elezione dei rappresentanti del personale nel Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per la elezione di cinque rappresentanti del personale delle ferrovie di Stato, che dovranno far parte del Consiglio di amministrazione delle ferrovie stesse, alla cui ricostituzione provvede separato decreto, valgono le disposizioni dei seguenti articoli.

Art. 2.

L'elezione si effettua nei giorni e nelle ore stabiliti con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari ed è fatta a scrutinio di lista con rappresentanza proporzionale.

Art. 3.

Sono elettori gli agenti delle ferrovie dello Stato in servizio attivo che alla data delle elezioni abbiano conseguita la nomina a stabile od in prova, nonchè quelli del ruolo aggiunto.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 febbraio 1920, n. 40.

---

Art. 4.

Presso ciascun compartimento o delegazione di esercizio delle ferrovie di Stato sarà costituita una Commissione che procederà alle operazioni elettorali di scrutinio composta da un magistrato, presidente, e da quattro funzionari delle ferrovie dello Stato, di cui due di grado sesto o superiore, e due di grado inferiore.

Presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato sarà costituita una Commissione centrale composta da tre magistrati, di cui uno presidente, e da due funzionari delle ferrovie di Stato, dei quali uno di grado quarto o superiore, e l'altro di grado inferiore.

I magistrati saranno designati dal primo presidente della Corte d'appello nella di cui giurisdizione è la sede delle rispettive Commissioni. I funzionari delle ferrovie di Stato saranno designati dalla Direzione generale delle ferrovie.

Le Commissioni di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario, scelto dai rispettivi presidenti fra i funzionari delle cancellerie giudiziarie, i notai, i segretari comunali.

Art. 5.

Le liste dei candidati, i quali sono da scegliersi fra gli elettori, debbono essere presentate alla Commissione centrale non più tardi delle ore 16 del ventesimo giorno anteriore a quello fissato per la votazione da almeno trecento e non più di cinquecento elettori, con la dichiarazione di accettazione della candidatura, datata e controfirmata dal capo degli uffici o degli impianti cui gli agenti candidati rispettivamente sono addetti, e munita del relativo timbro.

Ciascuna lista deve comprendere un numero di candidati non superiore a cinque e deve indicare il cognome, nome, paternità e qualifica dei singoli candidati.

Nessun candidato può essere inscritto in più di una lista; le accettazioni di candidatura posteriori alla prima presentata in ordine di tempo sono nulle.

La dichiarazione di presentazione della lista dei candidati deve contenere anche l'indicazione di un delegato effettivo e di un supplente, autorizzati a designare due rappresentanti della lista medesima presso le Commissioni locali e la Commissione centrale.

Tali rappresentanti debbono essere scelti fra gli elettori.

Il rappresentante di ogni lista, ed in caso di impedimento, assenza od allontanamento, il suo supplente ha diritto di assistere a tutte le operazioni della Commissione e di far inserire succintamente a verbale le sue eventuali dichiarazioni. Però il presidente, uditi gli scrutatori, può con ordinanza motivata fare allontanare dall'aula il rappresentante che eserciti violenze o che, richiamato due volte all'ordine dal presidente, continui a turbare gravemente il regolare procedimento delle operazioni elettorali.

### Art. 6.

La Commissione centrale procede alle seguenti operazioni:

1° verifica che le liste dei candidati siano sottoscritte dal numero degli elettori richiesti, eliminando quelle che non lo siano;

2° toglie dalle liste i nomi dei candidati non eleggibili o per i quali manchi la prescritta accettazione;

3° cancella dalle liste i candidati già compresi in una lista presentata in precedenza;

4° riduce a cinque candidati le liste contenenti un numero maggiore, cancellando gli ultimi nomi;

5° assegna un numero ai singoli candidati in ciascuna lista secondo l'ordine in cui vi si trovano scritti.

Tali operazioni debbono essere ultimate non più tardi del quindicesimo giorno anteriore al termine fissato per la votazione.

### Art. 7.

Le schede sono di carta bianca secondo un modello uniforme delle dimensioni di cm. 15 x 21 ed in modo che gli elettori le possano chiudere e portano attaccata una cedolina.

Sulle medesime sono tracciate cinque linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e devono essere munite di apposito timbro.

Art. 8.

Le votazioni hanno luogo presso gli uffici e gli impianti ferroviari che saranno all'uopo fissati. Le operazioni elettorali saranno presiedute in ciascuna sede dal titolare dell'ufficio o dell'impianto, e, in caso di impedimento, da un suo delegato, ed avranno luogo in un locale ferroviario nel quale potranno liberamente accedere gli elettori.

Art. 9.

Ciascuna delle sedi elettorali di cui all'articolo precedente sarà dotata di un elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, compilato a cura dei capi degli uffici e degli impianti fissati, e di una copia di ciascuna delle liste ammesse.

Art. 10.

Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda i candidati nell'ordine di precedenza in cui figurano nella lista da lui prescelta fra quelle presentate, manifestando con un segno di croce a sinistra del cognome la preferenza per uno dei candidati anche se la lista da lui prescelta sia completa, e potendo, se incompleta, aggiungere un solo candidato appartenente ad altra lista.

Non si possono esercitare contemporaneamente il diritto di preferenza ed il diritto di aggiunta.

Qualora non vengano osservate le norme del precedente capoverso, si hanno per non scritte le preferenze od aggiunte, rimanendo però valida la scheda agli effetti del voto di lista.

I candidati devono essere designati col cognome e nome, scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

Art. 11.

L'elettore che si presenta a votare riceve una scheda da chi è incaricato di presiedere alle operazioni elettorali: si reca ad una

delle tavole di scrittura, le quali dovranno essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto, scrive sulla scheda l'indicazione dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio cognome e nome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, dopo avere verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta chiusa a chiave e sigillata, avente apertura corrispondente alla scheda.

Gli agenti analfabeti possono farsi scrivere la scheda e la cedolina da un elettore di loro fiducia, che metterà la firma sull'elenco degli elettori.

### Art. 12.

Se si presenta a votare un agente che non sia iscritto negli elenchi di cui all'art. 9, perchè non appartenente a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle votazioni, assicuratosi delle identità di esso, lo ammette alla votazione iscrivendo il cognome e nome in un elenco suppletivo e facendovi apporre la firma dell'elettore.

Le schede votate da tali elettori vengono tenute separate dalle altre.

### Art. 13.

Gli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiusi in busta suggellata e trasmessi in piego assicurato al presidente della Commissione compartimentale, al quale saranno trasmessi altresì, a cura dello stesso incaricato, le urne o cassette contenenti le schede.

Le schede raccolte a norma dell'art. 12 ed i relativi elenchi suppletivi debbono essere chiusi in busta a parte e debitamente suggellata e trasmessi al presidente la Commissione del compartimento nel quale i votanti sono elettori.

Art. 14.

Trascorsi due giorni dalla votazione i presidenti delle Commissioni compartimentali fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero le urne o le cassette nonchè i pieghi suggellati di cui al precedente art. 13.

Se alcuno ne manca fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende dagli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale, come all'art. 15.

Art. 15.

La Commissione compartimentale si costituisce in seggio nelle ore antimeridiane del sesto giorno successivo a quello di chiusura delle votazioni.

Appena così costituita, la Commissione si accerta se il numero delle urne o cassette e quello dei pieghi suggellati corrisponde a quello delle sedi elettorali; e nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale.

La Commissione procede quindi alla apertura delle urne o cassette e dei pieghi suggellati, e fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi in base ai cedolini attaccati all schede.

Verificato il numero delle schede contenuto nelle urne o cassette e nei pieghi, il presidente, dopo aver staccata da ciascuna di esse la cedolina che consegna ad uno degli scrutatori, le rimette nell'urna o cassetta. Un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le schede di cui all'art. 12 non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto a votare, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, le relative schede verranno annullate.

Art. 16.

Compiute le verifiche, il presidente, coadiuvato dagli scrutatori, apre le schede e ne fa lo spoglio.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce dal segretario della Commissione, segnalando le preferenze ed i voti aggiunti.

Qualora nelle schede si trovi scritto un numero di candidati maggiore di quello stabilito nella lista prescelta, i nomi scritti in più, salvo il voto aggiunto, quando questo si ammette, si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che non esprimono il voto per alcuna lista o lo esprimono per una lista non ammessa o siano comunque diverse dalla scheda modello, o portino invertito l'ordine dei nomi della lista votata, o contengano indicazioni diverse da quelle prescritte, o presentino cancellazioni, segni od indicazione, anche se consistenti in cognomi non compresi in alcuna lista, che possano ritenersi destinati a fare riconoscere il votante.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggella l'urna ,si chiudono in un piego suggellato gli atti, e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che sieno liberi dal servizio.

### Art. 17.

La Commissione compartimentale, fatto lo spoglio delle schede, fa risultare dal processo verbale i voti ottenuti da ciascuna lista e da ciascun candidato, tenendo distinti i voti di preferenza dai voti aggiunti.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione compartimentale, viene inviato in piego assicurato, assieme agli elenchi degli elettori ed alle schede, alla Commissione centrale.

### Art. 18.

La Commissione centrale riassume i risultati delle votazioni pervenute dalle singole Commissioni compartimentali, e determina :

*a*) la cifra elettorale di ogni lista;

*b*) la cifra individuale di ogni candidato.

La cifra elettorale di ogni lista si ha cumulando la somma dei voti di lista e la somma dei voti aggiunti che i singoli candidati hanno riportato fuori della propria lista, divisa quest'ultima somma per cinque.

La cifra individuale è data dalla somma dei voti di lista e dei voti di preferenza, aumentata dei voti aggiunti che il singolo candidato ha riportato fuori della propria lista.

La cifra elettorale serve di base per la determinazione del numero dei rappresentanti spettante a ciascuna lista.

La cifra individuale serve a determinare la graduatoria dei candidati nella stessa lista. A parità di voti la precedenza nella graduatoria è determinata dall'ordine di iscrizione nella propria lista.

### Art. 19.

L'assegnamento del numero dei rappresentanti eletti per ciascuna lista si fa nel modo seguente:

Si divide ciascuna cifra elettorale successivamente per 1, 2, 3, 4 e 5, e quindi si scelgono fra i quozienti così ottenuti i più alti, disponendoli in una graduatoria decrescente. Ciascuna lista avrà tanti rappresentanti quanti sono i quozienti ad essa appartenenti compresi nella graduatoria. A parità di quoziente il posto è attribuito alla lista che ha ottenuto la maggiore cifra elettorale.

Se ad una lista spettano più posti di quanti sono i suoi candidati, i posti esuberanti sono distribuiti tra le altre liste secondo l'ordine dei quozienti.

### Art. 20.

Stabilito il numero totale dei posti che spettano a ciascuna lista, la Commissione centrale proclama eletti, fino a concorrenza del numero dei posti cui la lista ha diritto, quei candidati che hanno ottenuto il maggiore numero dei voti secondo l'ordine di precedenza indicata nell'art. 18.

Nel determinare il numero dei suffragi saranno computati tutti i voti, ad eccezione di quelli di cui è dichiarata la nullità ai termini degli articoli 10 e 16.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli elettori che siano liberi dal servizio.

Dell'avvenuta proclamazione, la Commissione centrale dà notizia al ministro dei trasporti ed alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 21.

Qualora per qualsiasi causa si renda vacante un posto di rappresentante, questo verrà attribuito al candidato che, nella medesima lista del rappresentante eletto, lo segue immediatamente nell'ordine accertato dall'art. 18.

In mancanza di candidati nella medesima lista si procederà a nuova elezione per il posto vacante.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

**REGIO DECRETO** 8 *febbraio* 1920, *n.* 122, *che approva la convenzione stipulata il* 5 *febbraio* 1920 *per il finanziamento dell'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo ed industriale di Roma* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 22 gennaio 1920, n. 52, con il quale si dà facoltà al tesoro dello Stato di concedere all'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma, anticipazione, all'interesse annuo del 3 per cento, per eseguire le opere comprese nel suo programma;

Vista la convenzione all'uopo stipulata il 5 febbraio 1920 fra il rappresentante del Ministero del tesoro ed il presidente dell'Ente autonomo predetto;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 5 febbraio 1920 fra il rappresentante del Ministero del tesoro ed il presidente dell'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma, per la somministrazione all'Ente stesso delle anticipazioni autorizzate con il Nostro decreto 22 gennaio 1920, n. 52.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato à Roma, addì 8 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 febbraio 1920, n. 41.

REGIO DECRETO-LEGGE 15 *febbraio* 1920, *n.* 147, *con cui si dispone che che le attribuzioni conferite col R. decreto 4 gennaio 1920, n. 1, ai commissari del Governo per gli alloggi, siano stesi ai comuni prossimi alle città nelle quali vennero istituiti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 4 gennaio 1920, n. 1, che reca provvedimenti provvisori per mitigare le difficoltà dei cittadini e dei viaggiatori riguardo agli alloggi:

Considerata l'opportunità di estendere le attribuzioni conferite col predetto Regio decreto ai commissari del Governo per gli alloggi ai Comuni contermini o prossimi alle città nelle quali essi furono istituiti e che o risentono, per contraccolpo, in materia di alloggi, le medesime difficoltà dei grandi centri vicini, o, in caso contrario, possono offrire agevolazioni per le difficoltà che si verificano nei detti grandi centri;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri ministro dell'interno, di concerto coi ministri della giustizia, della guerra, della marina, del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le attribuzioni conferite col R. decreto 4 gennaio 1920, n. 1, ai commissari del Governo per gli alloggi, sono estese ai Comuni prossimi alle città nelle quali i commissari stessi vennero istituiti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 febbraio 1920, n. 42.

Art. 2.

La determinazione dei Comuni ai quali, a norma dell'articolo precedente, si estendono le attribuzioni dei commissari del Governo per gli alloggi, sarà fatta dai prefetti mediante ordinanza da emettersi di concerto coi commissari medesimi.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — ALBRICCI — SECHI — SCHANZER
FERRARIS — DE VITO.

Visto. *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE 20 *febbraio* 1920, *per il censimento e l'uso del carbone fossile* (1).

# MINISTERO

## PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

## IL MINISTRO

Visti i decreti Luogotenenziali 16 giugno 1917, n. 979 e 5 agosto 1917, n. 1215;

Visto l'art. 1, comma *a*) del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587;

Ritenuto che per deficienti arrivi di carbone fossile è necessario provvedere all'accertamento della disponibilità di carbone fossile ed a limitazione di uso;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Di accordo col ministro dell'industria;

ORDINA

Art. 1.

E' obbligatorio il censimento del carbone fossile e relativi agglomerati esitenti in ciascuna provincia od in viaggio per l'Italia alla data del 26 corrente.

La denuncia deve essere fatta telegraficamente alla Direzione generale per i combustibili presso il Ministero dei trasporti entro cinque giorni dalla pubblicazione della presente ordinanza in ciascuna provincia:

*a*) da chiunque detenga carbone fossile o relativi agglomerati a qualunque titolo o per qualunque uso, indicando la quantità ed i luoghi di deposito;

*b*) da chiunque aspetti carichi di carbone o di agglomerati

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1920, n. 43.

già spediti via mare o via terra, indicando le navi in viaggio, le provenienze, i luoghi di partenza ed i quantitativi;

*c*) dai comandanti di porto per i quantitativi di carbone esistenti su banchine, su chiatte o su navi sotto scarico.

Agli effetti del censimento sono da considerarsi spediti i carichi già pronti nelle stazioni di provenienza su carri ferroviari o tramviari, anche se al 26 corrente non siano ancora partiti.

Non sono tenute al censimento soltanto le Amministrazioni militari e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Ai funzionari ed agenti all'uopo delegati è data facoltà di procedere a diretti accertamenti.

Art. 2.

Chiunque detenga carbone a scopo di commercio deve vendere esclusivamente:

*a*) ad esercenti di ferrovie o tramvie a vapore;

*b*) a gazometri;

*c*) a stabilimenti siderurgici;

*d*) a stabilimenti industriali per i quali non sia comunicato divieto;

*e*) ad enti pubblici ed a privati, che abbiano speciale autorizzazione dalla Direzione generale per i combustibili.

Delle vendite eseguite il venditore deve dare notizia alla Direzione generale per i combustibili alla fine di ogni settimana indicando il nome delle ditte acquirenti, i quantitativi ceduti ed i relativi prezzi.

Art. 3.

Alle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, agli stabilimenti industriali, agli esercenti dei gazometri, ai privati detentori ed importatori di carboni fossili o relativi agglomerati per proprio uso è fatto assoluto divieto di vendere o comunque cedere ad altri per qualsiasi titolo e per qualsiasi ragione le quantità di cui si trovano o si troveranno in possesso ponendo a disposizione dello Stato le quantità eventualmente eccedenti.

Art. 4.

E' fatto divieto di usare carbone fossile:

*a*) per impianti centrali di riscaldamento;

*b*) per gassogeni annessi ai motori a gas povero;

*c*) per l'esercizio di centrali termiche, salvo speciale autorizzazione della Direzione generale per i combustibili, e di quegli stabilimenti industriali che abbiano impianti idonei ad usare combustibili nazionali;

*d*) per l'esercizio di linee a vapore in località servite da linee elettriche o da servizi automobilistici, salvo determinazioni caso per caso in quanto concerne il servizio merci.

A tutti gli stabilimenti industriali è inoltre fatto obbligo di usare combustibili nazionali in proporzioni non inferiori a quelle adottate durante la guerra, o secondo gli accertamenti e le prescrizioni che durante la guerra furono fatti dalla Commissione tecnica per l'impiego di cobustibili nazionali.

Art. 5

E' tolto il divieto di adoperare carbone vegetale per i gassogeni annessi ai motori a gas povero.

Art. 6.

I quantitativi di combustibili di qualunque natura da riconoscersi agli esercenti di ferrovie, di tramvie, di gazometri, di officine termo-elettriche sono in relazione:

*a*) alle riduzioni di esercizio che saranno approvate dal ministro dei trasporti per le ferrovie di Stato, e stabilite dal ministro dei lavori pubblici per quelle concesse all'industria privata e per le tramvie;

*b*) alle riduzioni di esercizio che saranno stabilite dai prefetti per l'esercizio dei gazometri e delle officine termo-elettriche.

Art. 7.

Agli esercenti dei gazometri è fatto obbligo di adoperare ligniti, torbe, legna o residui vegetali nei maggiori quantitativi possibili od in quei quantitativi che saranno determinati per ciascun gazometro restando esonerati dall'osservanza delle prescrizioni contrattuali relative alla qualità di combustibili da adoperare ed alle caratteristiche che ne derivano.

Art. 8.

Le ditte e gli enti cui è fatto obbligo di servirsi di combustibili nazionali ove non trovino i quantitativi occorrenti a prezzi equi, possono rivolgersi al vice commissario generale per i combustibili nazionali (stralcio) che provvederà a norma delle vigenti disposizioni.

Art. 9.

Sino a nuova disposizione le Amministrazione delle ferrovie e delle tramvie sono tenute a dare la precedenza assoluta al trasporto di combustibili nazionali, fossili e carbone vegetale dopo i trasporti delle derrate alimentari.

Ad evitare trasporti inutili saranno determinate dalla Direzione generale per i combustibili, d'accordo colla Direzione generale delle ferrovie, le circoscrizioni dei porti agli effetti della distribuzione di carbone fossile.

Art. 10.

Chiunque ometta di fare le denuncie nei termini stabiliti o faccia denuncie incomplete o comunque contravvenga alle disposizioni della presente ordinanza, è punito secondo le norme vigenti.

Roma, 20 febbraio 1920.

*Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.
*Il ministro dell'industria, commercio e lavoro*: FERRARIS.

# Ordine di servizio N. 16 (R)

## Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell'esercizio 1919-20.

(Vedi ordini di servizio n. 54 e 121 del 1919).

Pag. 6. — Punto 4 delle avvertenze. Al primo rigo del 1° capoverso togliere le parole « *in massima* »; ed al 2° alinea sostituire il seguente:

« *Pertanto anche le spese derivanti da contratti per affitto locali ad uso promiscuo del personale dei treni e di macchina, quelle per trasporto di corrispondenza o documenti dagli uffici alle stazioni locali e viceversa, nonchè le altre sostenute in conto spese ordinarie di esercizio per riscaldamento, illuminazione e pulizia locali e piazzali, per fornitura acqua e per prestazioni diverse devono restare a carico dei Servizi che le hanno incontrate* ».

Id. 6. — Punto 5 come sopra. Al secondo rigo del 2° capoverso togliere la parola « *miste* ».

Id. 12. — Al conto 13 di entrata è stato aggiunto il sottoconto:

G) *Biglietti d'ingresso nelle stazioni*, col N. 43 di partitario; diventando *H*) l'attuale sottoconto *G*.

Id. 13. — L'attuale conto 17 di entrata viene soppresso.

Id. 14. — Al conto 20 di entrata è stato aggiunto il sottoconto:

E) *Eccedenze di cassa, eccedenze di tassazione ed assegni non rimborsati*, col N. 66-*bis* di partitario.

L'attuale sottonto E) *Diversi*, viene conseguentemente modificato in *F*) *Diversi*, sostituendo l'esistente annotazione con la seguente:

« *Comprese le sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse alla industria privata il ricavo della vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati, le somme ca-*

*dute in prescrizione e le quote di addebito per il premio dovuto al personale che contesta le irregolarità di viaggio* ».

Pag. 14. — All'annotazione del sottoconto *B*) del conto 27 di entrata sostituire alla dizione « Ordine di Servizio N. 258-1912 » quella « *Ordine di Servizio N.* 160-1915 ».

Id. 15. — L'annotazione del sottoconto 28 *F*) di entrata viene modificata come in appresso:

« *Riguarda il ricupero del contributo al fondo pensioni e sussidi, relativo al personale rimasto alla dipendenza delle cessate Amministrazioni ferroviarie o passato ad altre amministrazioni private* ».

L'annotazione del sottoconto 28-*G*) di entrata viene, nella prima parte, modificata come in appresso:

« *A questo sottoconto si accreditano il ricavo della vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto, gli introiti per abbonamento* ecc. ecc. ».

Id. 16. — Al conto 31 di entrata « Ricuperi del Servizio Veicoli » sopprimere il sottoconto:

« B) *Per riscaldamento treni* » e la relativa annotazione.

Id. 20. — All'annotazione posta di contro al sottoconto 54 *A*) di entrata, sostituire l'indicazione dei conti 138 e 157 con quella dei conti 135 e 155.

Id. 23. — Al sottoconto *A*) del conto 66 di entrata, aggiungere il partitario N. 224 colla dizione « 6 % ».

All'annotazione di detto conto 66 di entrata aggiungere le seguenti parole:

« *ferroviarie e quello passato ad altre Amministrazioni private* ».

Id. 23 e 24. — I conti 67, 68, 69 e 70 sono soppressi e sostituiti dai seguenti:

67. — « *Annualità corrispondente all'integrazione a carico della Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenze posteriori al* 1° *aprile* 1919 » col N. 230

di partitario e con l'annotazione: *Bilancia col conto* 38 *di spesa.*

68. — « *Annualità corrispondente alla integrazione a carico di altre Amministrazioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al* 30 *giugno* 1919, *al personale inscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza* » col N. 231 di partitario.

69. — « *Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale* » col N. 232 di partitario e colla seguente annotazione:

« *Comprende soltanto il personale per il quale rimangono ferme, agli effetti del trattamento di quiescenza, le disposizioni del testo unico di legge* 22 *aprile* 1919, *N.* 229 *e dell'art.* 1 *della legge* 23 *luglio* 1914, *N.* 742 »: *Bilancia col conto* 38-*bis della spesa* ».

70. — « *Interessi sul patrimonio costituente il fondo pensioni e sussidi* » col N. 233 di partitario.

**Pag.** 25. — Viene istituito il nuovo titolo di entrata:
Titolo VIII-*bis.* — « *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale* ».

89-*bis.* « *Cassa depositi e prestiti. Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari* » con l'annotazione: *Bilancia col conto* 121-*bis di spesa;* e coi seguenti sottoconti:

A) *Prelevamenti in conto mutui*, col N. 266 di partitario;

B) *Interessi sui mutui per il periodo antecedente all'inizio dell'ammortamento*, col N. 267 di partitario;

C) *Interessi maturati durante l'ammortamento* col N. 268 di partitario.

89-ter. « *Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari. Rimborso d'in-*

*teressi e quote d'ammortamento ad estinzione mutui* con l'annotazione: « *Bilancia col conto* 121-*ter di spesa* », e coi seguenti sottoconti:

A) *Mensilità ritenute agli agenti*, col N. 269 di partitario;

B) *Riscatti e rimborsi diversi*, col N. 270 di partitario.

Pag. 28. — All'attuale dizione del sottoconto 106-*D* di entrata, sostituire la seguente:

« D) *Per prestazioni, forniture e lavori per conto dell'Amministrazione delle armi e munizioni* ».

Id. 29. — All'attuale dizione del conto 114 di entrata, sostituire la seguente:

« 114. — *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari. — Esercizio delle linee di navigazione ecc.* » premettendo all'attuale annotazione, la seguente:

« *In liquidazione dal* 1° *gennaio* 1920 ».

Id. 29. — Al sottoconto 116 A) di entrata, partitario N. 335, mettere la seguente annotazione:

« *Comprende anche le competenze anticipate al personale reduce dalla prigionia* ».

Id. 29. — È stato istituito il seguente nuovo conto di entrata:

« 119-*bis*. *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.* (*Direzione generale per l'esercizio della navigazione*). *Anticipazioni e rimborsi per lavori, forniture e prestazioni inerenti ai servizi di navigazione* » col N. 339-bis di partitario e coll'annotazione :« *Bilancia col conto* 151-*bis della spesa* ».

Id. 38. — L'attuale conto 6.F.2, modifica la sua dizione nella seguente:

« 6.*F*).2. *Riscaldamento treni* » sostituendo l'esistente annotazione colla seguente:

« *Comprende soltanto le spese per il riscaldamento con cassette scaldapiedi e quelle per la manutenzione ed*

*il ricambio delle medesime. La spesa per il riscaldamento fornito dalle locomotive in corsa resta a carico del Servizio Trazione in conto « Locomozione » quella per il riscaldamento preventivo e per il riscaldamento in corsa con carri riscaldatori, nonchè per la manutenzione e la manipolazione dei tubi e degli accoppiamenti resta a carico del Servizio Veicoli ».*

**Pag.** 49. — Il conto 38 viene soppresso e sostituito dal seguente:

38. — « *Annualità corrispondente alla integrazione a carico dell'Amministrazione, per le pensioni liquidate con decorrenza posteriori al 1° aprile 1919* » col N. 730 di partitario e coll'annotazione: « *Bilancia col conto 67 di entrata* ».

Viene aggiunto il nuovo conto:

38-*bis*. — « *Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale* » col N. 731 di partitario e coll'annotazione: « *Comprende soltanto il personale per il quale rimangono ferme le disposizioni del testo unico di legge 22 aprile 1909, N. 229 e dell'art. 1 della legge 23 luglio 1914 N. 742. — Bilancia col conto 69 di entrata* ».

**Id.** 50. — Sono istituiti i seguenti nuovi conti di spesa:

« 42-*bis*. — Compenso speciale per più intenso lavoro prestato dal personale rimasto in servizio durante lo sciopero del gennaio 1920, col partitario 148-*bis* ».

« 43-bis. — Premi di cointeressenza al personale » col N. 749-*bis* di partitario e colla seguente annotazione: « (art. 3 D. L. 11 giugno 1919, N. 1023) ».

« 43-*ter*. — Assegno straordinario di 100 milioni deliberato a favore:

*A*) degli agenti stabili e in prova, partitario 749-ter;

*B*) degli avventizi non sistemabili, partitario 749-*quater*;

*C*) delle cooperative, partitario 749-*quinquies*.

Pag. 50. — Al sottoconto *B)* del conto 44 di spesa aggiungere la seguente annotazione:

« *B)* — *Comprese le spese funerarie nei riguardi degli agenti che ne avevano diritto in base all'art.* 8 *della legge* 9 *luglio* 1918, *N.* 418, *e le spese funerarie ed i sussidi di malattia spettanti alle famiglie degli agenti ed agli agenti rimasti alla dipendenza delle Società, i quali ne abbiano diritto come sopra* ».

Id. 50 e 51. — I sottoconti *A* e *B* del conto 45 di spesa sono soppressi: la dizione del conto stesso resta invariata col N. 752 di partitario e con la seguente annotazione:

« *A questo conto di portano le spese per somministrazione di chinino protezioni personali contro la malaria, rifornitura delle cassette di soccorso, ambulatori e manutenzione degli apparecchi di salvataggio, prime cure e trasporto feriti, certificati medici per infortunio, cure balneari, gli eventuali contributi dati dall'Amministrazione ferroviaria, le spese per gli apparecchi ortopedici, i presidi chirurgici, le retribuzioni ai sanitari non iscritti a ruolo, le spese al lordo per ricovero negli ospedali e le spese per cure speciali e per radiografie* ».

Id. 61. — Nella dizione del conto 100 di spesa partitario 961, vengono soppresse le parole « *e spese diverse* » nonchè la relativa annotazione.

Id. 62. — Il conto 101 di spesa viene soppresso.

Id. 63. — Viene istituito il nuovo titolo di spesa:

« *Titolo VIII-bis. — Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale* ».

121-*bis.* — « *Cassa depositi e prestiti — Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari — Erogazione d'interessi e quote d'ammortamento ad estinzione mutui* » con l'annotazione:

« *Bilancia col conto* 89-*bis di entrata* » e coi seguenti sottoconti:

A) *Quote in conto capitale*, col N. 1001 di partitario;

B) *Quote in conto interessi*, col N. 1002 di partitario.

121-*ter*. — « *Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari* » con l'annotazione:

« *Bilancia col conto* 89-*ter di entrata* » e coi seguenti sottoconti:

A) « *Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto terreni e per costruzione case* » col n. 1003 di partitario e con la seguente annotazione:

« *Comprende anche gli interessi maturati prima dell'inizio del periodo di ammortamento che a norma dell'art.* 6 *del R. decreto legge* 27 *novembre* 1919 *n.* 2350 *vanno in aumento dei mutui autorizzati* ».

B) Addebito d'interessi:

1. — 3.75 % col n. 1004 di partiario.

2. — 0.10 % (*a titolo di rimborso spese generali*) col n. 1004-*bis* di partitario.

**Pag.** 66. — L'attuale dizione del sottoconto 138 *D*) di spesa viene modificata nella seguente:

D) « *Spese per prestazioni, forniture e lavori per conto dell'Amministrazione delle armi e munizioni* ».

**Id.** 67. — All'attuale dizione del conto 146 di spesa, sostituire la seguente:

146. — « *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari — Esercizio delle linee di navigazione, ecc. ecc.* » premettendo all'attuale annotazione la seguente: « *In liquidazione dal* 1° *gennaio* 1920 ».

**Id.** 68. — E' stato istituito il seguente nuovo conto di spesa:

151-*bis*. — « *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari (Direzione generale per l'esercizio della naviga-*

*zione) — Spese per lavori, forniture e prestazioni inerenti ai servizi di navigazione* » coll'annotazione: « *Bilancia conto* 119-*bis di entrata* ».

A) *Personale*, col n. 1076-*bis* di partitario e coll'annotazione: Per il solo personale della sede centrale della Navigazione, il quale fino a nuovo avviso sarà pagato dall'Amministrazione ferroviaria.

B) Lavori, forniture, prestazioni e spese diverse, col n. 1076-*ter* di partitario.

Id. 75. — E' stato istituito il seguente nuovo conto fuori bilancio:

38. — « Mutui dal fondo pensioni e sussidi per la costruzione di case economiche e popolari per il personale » col n. 1217 di partitario.

Id. 80. — E stato soppresso il conto fuori bilancio 96 « Eccedenze di tassazione a disposizione ».

N. B. — *Alla sistemazione dei saldi risultanti dai soppressi conti provvederà il Servizio Ragioneria.*

**Errata-corrige.**

Pag. 18. — Al conto 46-*bis* di entrata, di cui l'ordine di servizio di dicembre s. a., introdurre il sottoconto:

« *C*) Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento » col n. 136-*bis* di partitario, modificando il sottoconto *C*) in *D*).

Id. 54. — Il nuovo sottoconto *H*) del conto 63 di spesa, deve portare il n. 816-*bis* di partitario e non 806-*bis*.

## Ordine di servizio N. 17 (C.).

**Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.**

La « Società Cooperativa di consumo tra i ferrovieri delle ferrovie dello Stato di Siracusa », è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

**Vendita d'immobili - Trattenuta sul prezzo del doppio centesimo di guerra - Pretesa inapplicabilità dell'imposta - Estraneità delle ferrovie acquirenti alla controversia - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria - Offerta reale sul prezzo così depurato - Sua validità.**

*L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, trattenendo sul prezzo dell'immobile il doppio centesimo di guerra, agisce per conto esclusivo del Ministero delle finanze, titolare del credito dell'imposta, epperò il venditore, il qual reputi non dovuta l'imposta medesima, deve rivolgersi al Ministero suddetto in sede competente e cioè alla Commissione centrale delle imposte dirette, ai sensi dell'art.* 10 *del D. L.* 9 *giugno* 1918.

*Data l'estraneità dell'Amministrazione a tale controversia, il rifiuto del venditore di procedere alla consegna dello stabile, in difetto dell'integrale pagamento del prezzo, è illegittimo ed arbitrario, cosicchè l'offerta reale del prezzo stesso, fatta dalla compratrice, detratto l'ammontare dell'imposta, deve essere convalidata.*

TRIBUNALE ROMA, I Sez. — Sentenza 4; 29 dicembre 1919 (*Est.* Rende). — Rossi Fortunati contro ferrovie Stato e Ministero Finanze.

## IN DIRITTO.

Il Tribunale osserva che, essendo state le due cause riunite sul ruolo di accordo tra le parti per essere strettamente connesse, non occorre emettere ulteriore provvedimento a tale riguardo.

Osserva che, con l'art. 2, n. 2 del D. L. (T. U.) 9 giugno 1918, all. *B*, fu stabilita l'imposta del 2 % su tutte le somme (diverse da quelle indicate ai nn. 1 e 3) che venissero pagate sui bilanci dello

Stato e delle annesse aziende speciali delle Amministrazioni dello Stato, delle provincie e dei comuni; « il quale contributo doveva essere a carico dei percipienti e durare fino al 31 dicembre 1919 ».

È questa l'imposta di cui, secondo il contratto di vendita concluso tra l'Amministrazione delle ferrovie e il Rossi, doveva essere depurato il prezzo che questi avrebbe dovuto percepire.

Con altro decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197 (articolo unico) la detta imposta fu dal 1° marzo 1919 in poi soppressa, ma si stabilì tuttavia che essa si sarebbe dovuta continuare ad applicare « su tutte le somme che, anche posteriormente alla data anzidetta, sarebbero state pagate dagli enti indicati nell'art. 2 del cennato testo unico 9 giugno 1918 in dipendenza di contratti per *forniture o somministrazioni* di qualsiasi natura *assunte* anteriormente al 1° marzo 1919 ».

È appunto per l'applicazione di tale decreto che il Rossi ritiene non dover più pagare il cennato tributo e che quindi l'Amministrazione delle ferrovie non avrebbe potuto più trattenere la relativa somma per passarla all'Amministrazione delle finanze.

Questa, a sua volta, eccepisce l'incompetenza del Tribunale a giudicare sulla questione dell'applicazione dell'imposta, e il Tribunale deve riconoscere fondata tale eccezione giacchè l'art. 10 (capoversi 1° e 2°) del cennato decreto 9 giugno 1918 stabilisce per tutte le controversie relative all'applicazione di esso (e diverse da quelle indicate alla prima parte) la competenza della Direzione generale delle imposte dirette, e, per le sole questioni di diritto, quella della Commissione centrale delle imposte dirette « escluso qualsiasi altro gravame anche giudiziario ».

Nè l'Autorità giudiziaria, come ritiene la Corte Suprema, può sindacare l'uso dei pieni poteri conferiti al Governo dalla legge 22 maggio 1915 durante la guerra, poichè esso è soggetto soltanto al sindacato di chi i poteri stessi conferì, cioè del Parlamento.

Non può poi ritenersi che la detta giurisdizione speciale sia stata soppressa dallo stesso decreto 6 febbraio 1919, giacchè questo sopprime il contributo da una certa data in poi, ma non abroga l'intero decreto 9 giugno 1918, e, poichè l'imposta stessa deve continuare ad applicarsi in certi limiti e per i contratti stipulati fino al 1° marzo 1919, così si intende che la giurisdizione speciale

deve restare per le controversie nascenti da tale residuale applicazione.

L'eccezione quindi di incompetenza sollevata dalla Amministrazione delle finanze deve accogliersi, e l'interesse a sollevarla costituisce anche nello stesso tempo l'interesse a intervenire nella presente causa essendo essa il legittimo contraddittore nella questione dell'applicazione dell'imposta.

L'accoglimento della detta eccezione, però, non impedisce al Tribunale la decisione della controversia che forma l'argomento principale della causa, e cioè quella della validità, o meno, dell'offerta reale e della violazione, o meno, del contratto di vendita, con il conseguente obbligo del risarcimento dei danni a carico della parte inadempiente; non la impedisce, perchè la decisione stesso è indipendente dalla questione della competenza sull'applicazione della imposta.

Sostiene l'Amministrazione delle ferrovie che essa, in quanto era una di quelle pubbliche amministrazioni obbligate per gli articoli 2 e 7 del citato decreto 9 giugno 1918 a ritenere l'imposta del 2 % per versarla alla Tesoreria dello Stato, doveva ubbidire agli ordini del Ministero delle finanze, impartiti colla circolare 29 aprile 1919, nel senso che non era competente a decidere se l'imposta fosse dovuta o no, e doveva ritenerla in base all'interpretazione che il Ministero dava al decreto 6 febbraio 1919 salvo al Rossi reclamare contro l'operato di questo.

Da ciò la difesa dell'Amministrazione ferroviaria desume che se questa non volle pagare le 15207 lire, ma dichiarò al Rossi di trattenerle per conto della Amministrazione delle finanze, nessuna violazione del contratto di compravendita commise e viceversa la commise il Rossi il quale rifiutò la somma offerta e non consegnò lo stabile venduto onde è tenuto ora ad eseguire la consegna e a risarcire i danni derivanti dall'inadempimento.

Osserva il Tribunale che questo ragionamento è esatto e viene rafforzato dalle seguenti ragioni.

Lo scopo del pagamento per ritenuta è quello di esimere la Amministrazione delle finanze dal lavoro e dalla perdita di tempo necessari per esigere una imposta con la procedura ordinaria ed anche quello di toglierla dal pericolo di perdere le garanzie

del credito, poichè, trattandosi di somme liquide da pagare, queste altrimenti potrebbero essere facilmente sottratte alla esecuzione coatta ordinaria.

Quindi allorchè v'è controversia intorno al debito di un tributo esigibile per ritenuta, l'Amministrazione delle finanze come tratterebbe da sè la somma relativa, se dovesse pagare essa, così può ordinare alle altre Amministrazioni pubbliche che verso essa debbono rispondere di ritenerla.

Tale ordine è legittimo perchè le dette Amministrazioni, per quanto riguarda l'esazione del tributo esigibile per ritenuta, sono dipendenti da quella delle Finanze; e può essere contenuto anche in una circolare perchè questa non è che un atto amministrativo interno contenente precetti impartiti invece che a un solo ufficio a una molteplicità di essi. L'ordine, inoltre, come tutti gli atti delle autorità amministrative competenti, è esecutivo, e quindi doveva essere eseguito dall'Amministrazione delle ferrovie.

Questa perciò non poteva tenere verso il Rossi una condotta diversa da quella tenuta. E costui a sua volta come non avrebbe potuto impedire che l'Amministrazione delle finanze trattenesse da sè le lire 15207 se avesse dovuto essa sborsare il prezzo dell'immobile, così non poteva impedire che le trattenesse l'Amministrazione ferroviaria, inquantochè in materia d'imposte sempre si applica il principio del *solve et repete* discendente dall'altro principio dell'esecutorietà degli atti amministrativi. La ritenuta, si ripete, è da parte del creditore dell'imposta o tassa un modo di esazione, da parte del debitore un modo di pagamento, e perciò non si saprebbe vedere perchè il principio del *solve et repete* non dovesse applicarsi anche ai tributi esigibili nel detto modo, i quali non perdono certamente il loro carattere per tale mezzo di esazione, ed anzi, se mai, acquistano una efficacia maggiore. La circolare certo non può obbligare il Rossi nel senso di costituire contro di lui una decisisione irrevocabile sul se l'imposta sia dovuta o no, ed egli può esperimentare i mezzi datigli dall'art. 10 del decreto 9 giugno 1918, ma lo obbligava nel senso di dovere sottostare alla ritenuta fino a che dalla giurisdizione speciale non fosse decisa la controversia.

Se così è, il 5 maggio 1919 l'Amministrazione ferroviaria

adempì al contratto di compra vendita pagando il prezzo dello stabile e inadempiente fu il Rossi, onde l'offerta reale deve convalidarsi, questi deve essere condannato a consegnare lo stabile col diritto dopo la consegna a esigere la somma offerta e depositata e deve essere condannato anche ai danni da liquidarsi in separata sede, ai sensi dello art. 1225 e seguenti Codice civile nonchè alle spese tutte del giudizio.

Osserva che essendo la domanda fondata su atto autentico può concedersi alla presente l'esecuzione provvisoria.

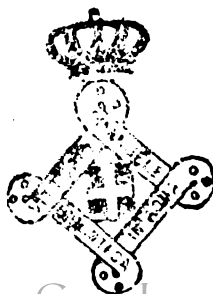
Per questi motivi:

Il Tribunale, intesi i procuratori di tutte le parti:

*a*) dichiara legittimo l'intervento in causa della Amministrazione delle finanze dello Stato;

*b*) dichiara la propria incompetenza a giudicare sulla questione sollevata da questa intorno all'applicazione dell'imposta stabilita dall'art. 2, n. 2 del decreto Luogotenenziale (T. U.) 9 giugno 1918, n. 897, all. *B*, sulle somme dovute dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato al comm. Icilio Rossi Fortunati in forza del contratto 4 marzo 1918, concernente la vendita dello stabile posto in Napoli, a via Ferrara, n. 4;

*c*) dichiara valida l'offerta reale delle dette somme fatta dall'Amministrazione delle ferrovie al cennato Rossi per mezzo del notaio Falcocchio di Arzano, giusta verbale 5 maggio 1919 e libera l'Amministrazione stessa da ogni altro obbligo contrattuale;

*d*) dichiara il Rossi stesso inadempiente al cennato contratto 4 marzo 1918 e lo condanna al rilascio fra un mese dalla notifica della presente dello stabile suddetto all'Amministrazione delle ferrovie ed al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede.

---

ANNO XIII - N. 10

4 MARZO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(1060) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *gennaio* 1920, *n.* 144, *che apporta modificazioni a quello 27 novembre* 1919, *n.* 2227, *relativo al cambio delle corone austro-ungariche nei territori dei Commissariati generali civili nel Trentino e nella Venezia Giulia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista l'ordinanza 31 marzo 1919 del Comando supremo del Regio esercito, relativa al corso legale della valuta italiana nel Trentino e nella Venezia Giulia ed al cambio della valuta austro-ungarica;

Veduto il Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2227, concernente il supplemento di cambio della valuta austro-ungarica;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno, e coi ministri per la giustizia e per gli affari di culto e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle detrazioni indicate nell'art. 4 del Nostro decreto 27 novembre 1919, n. 2227, sono aggiunte le seguenti:

1°) l'importo delle valute che per espressa domanda dei singoli depositanti furono escluse dal cambio, ai termini dell'art. 8 dell'ordinanza 31 marzo 1919, del Comando supremo del Regio esercito;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 febbraio 1920, n. 45.

2°) l'ammontare dei depositi e dei conti correnti investito al 9 aprile 1919 in operazioni da liquidarsi dopo questa data ai sensi dell'art. 10 dell'ordinanza del Comando supremo 31 marzo 1919;

3°) l'ammontare dei depositi e dei conti correnti investito al 9 aprile 1919 in pieghi da liquidarsi non in corone austo-ungariche;

4°) ogni altra partita proveniente dall'impiego di depositi o di somme a conto corrente per la quale la differenza di cambio sia a carico di terzi;

Art. 2.

Avverso gli accertamenti di cui all'art. 4 del Nostro decreto 27 novembre 1919, n. 2227, modificato dal precedente art. 1 gli istituti di credito potranno ricorrere al ministro del tesoro.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — MORTARA — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

**REGIO DECRETO 29** *gennaio* **1920,** *n.* **145,** *che stabilisce le norme per l'applicazione delle clausole finanziarie contenute nei trattati di pace con gli Stati nemici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il decreto Luogotenenziale 28 novembre 1918, n. 1829, che unifica le disposizioni relative ai rapporti economici con gli altri Stati ed i sudditi nemici, modificato con R. decreto 30 novembre 1919, n. 2370;

Veduto il decreto Reale 17 agosto 1919, n. 1613, che istituisce una Commissione per la valutazione dei danni di guerra;

Veduto il R. decreto 16 ottobre 1919, n. 1874, che istituisce presso il Ministero del tesoro una Commissione per l'esame e la risoluzione delle questioni relative alle clausole finanziarie contenute nei trattati di pace con gli stati nemici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri. ministro dell'interno e coi ministri per gli affari esteri, per la giustizia e gli affari di culto per l'industria, commercio e lavoro e per le terre liberate;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione costituita presso il Ministero del tesoro con R. decreto 16 ottobre 1919, n. 1874. con l'incarico di procedere all'applicazione delle clausole finanziarie contenute nei trattati di pace con la Germania, l'Austria e le altre Potenze nemiche.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 24 febbraio 1920, n. 45.

curerà il coordinamento dell'azione del Comitato per la sistemazione dei rapporti economici dipendenti dai trattati di pace, istituito presso il Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro ai termini del decreto Luogotenenziale 28 novembre 1918, n. 1829, modificato con R. decreto 30 novembre 1919, n. 2370, con quella della Commissione costituita con decreto Reale 17 agosto 1919, n. 1613 e con l'opera di tutti gli organi statali che si occupano delle valutazioni degli accertamenti e delle liquidazioni dipendenti della esecuzione dei trattati di pace.

In caso di conflitto di attribuzioni fra i vari organi citati nel precedente comma, spetterà alla Commissione interministeriale di decidere sulla reciproca loro competenza.

La Commissione medesima avrà competenza anche in tutte le altre questioni dipendenti dall'esecuzione dei trattati di pace che non abbiano carattere tecnico-militare.

Art. 2.

Il Comitato per la sistemazione dei rapporti economici dipendenti dai Trattati, provvederà, a norma delle citate disposizioni, alla regolazione dei debiti e dei crediti e dei beni, diritti ed interessi preveduti nei trattati medesimi, compresa la liquidazione dei danni subiti da cittadini e sudditi italiani all'estero.

La Commissione istituita dal decreto Reale 17 agosto 1919, n. 1613, procederà con carattere consultivo alla valutazione complessiva di tutti gli altri danni di guerra subiti dai cittadini o sudditi italiani.

Art. 3.

Spetterà esclusivamente alla Commissione istituita presso il Ministero del tesoro:

*a*) di corrispondere con la Commissione interalleata delle riparazioni, sedente a Parigi, con la sezione della Commissione stessa che sarà costituita per i rapporti relativi alla esecuzione del trattato di pace con l'Austria e con tutte le organizzazioni della specie che verranno formate in relazione ai trattati con altri Stati nemici;

*b*) di disciplinare l'opera dell'ufficio di verifica e di compensazione per il ricupero ed il pagamento dei debiti nei rapporti dei sudditi nemici e di stabilire la costituzione, se del caso, di uffici locali alla dipendenza di quello centrale;

*c*) di disporre la istituzione dei tribunali arbitrali misti e di quanto altro occorra per la esecuzione delle clausole economiche e finanziarie dei trattati di pace.

Art. 4.

Faranno parte della Commissione interministeriale di cui al Regio decreto 16 ottobre 1919, n. 1874, anche una rappresentanza del Ministero della giustizia e degli affari di culto e il direttore generale del credito, della cooperazione e delle assicurazioni private.

Art. 5

Il denaro e l'importo dei valori, delle merci, del bestiame, dei manufatti, delle materie prime, degli oggetti artistici, come di ogni altra cosa, che verranno assegnate all'Italia, a titolo di riparazione o di restituzione, ai termini dei trattati di pace, affluiranno al bilancio dello Stato o entreranno a far parte del patrimonio dello Stato se non siano destinati all'alienazione.

Art. 6.

Con decreti Reali da emanarsi su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello per il commercio, l'industria ed il lavoro, verranno stabilite le norme per la realizzazione dei beni considerati nell'articolo precedente.

Art. 7.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo o di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — MORTARA
FERRARIS — NAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 15 *febbraio* 1920, *n.* 173, *che approva il trattato di pace concluso fra l'Italia e la Bulgaria* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvato il trattato concluso fra l'Italia e la Bulgaria, sottoscritto a Neuilly il 27 novembre 1919.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1920, n. 50.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Art. 3.

Con altro decreto da presentare pure al Parlamento per la conversione in legge, sarà stabilito il giorno in cui dovrà essere considerato cessato lo stato di guerra per ogni effetto di ragione e di diritto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

## Ordine di servizio N. 18 (C.)

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Cooperativa di consumo tra ferrovieri del Trentino in Trento », è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio N. 19 (A.)

### Nuova circoscrizione degli ispettori di riparto del Servizio Approvvigionamenti.

A parziale modificazione della Circoscrizione degli ispettori di riparto del Servizio approvvigionamenti di cui gli ordini di servizio n. 116-1919 e n. 10-1920, si avverte che a datare dal 1 marzo p. v. l'agenzia marittima ed il deposito combustibili di Savona faranno passaggio dal riparto 1° (Torino) al riparto 5° (Genova).

---

## Ordine di servizio N. 20 (M. C.).

### Facoltà di servizio della stazione di Treviso Porta Cavour.

I trasporti a carro completo a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria ed accelarata, per conto del pubblico da e per la stazione di Treviso Porta Cavour, attualmente limitati alle destinazioni e provenienze della linea Treviso-Belluno e Treviso-Cittadella-Vicenza, sono da ammettersi anche per le provenienze e destinazioni del tronco Belluno-Calalzo Pieve di Cadore.

In conseguenza le annotazioni (9) e (13) in calce alla pag. 61 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », edizione giugno 1914, si dovranno opportunamente modificare aggiungendo « Calalzo Pieve di Cadore » di seguito alla indicazione « Treviso-Belluno ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio N. 21 (M. C. L.).

### Apertura all'esercizio della fermata di Scerne.

Dal giorno 15 novembre 1919 è stata aperta, in via di esperimento, sulla linea Ancona-Castellamare Adriatico, la fermata di *Scerne* al Km. 327 + 155.07 e a sinistra della linea stessa, fra le stazioni di Montepagano Rosburgo ed Atri Mutignano, dalle quali dista rispettivamente m. 5495 e 3576.

La detta fermata è abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e modificate con successive pubblicazioni.

La fermata di Scerne distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato *A* » al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè dei versamenti dei relativi importi, rimane incaricata la stazione di Atri-Mutignano.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni viene provveduto per cura del personale di vigilanza.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « allegato *B* » al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 21–1920.

**Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Scerne.**

| DA | A | Biglietti di corsa semplice | | | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| e viceversa | | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | |
| Scerne | Giulianova . . . . . . . . | 5.00 | 3.10 | 1.90 | Atri Mutignano |
| | Cologna Marina . . . . | 3.50 | 2.40 | 1.50 | |
| | Montepagano Rosburgo | 2.15 | 1.60 | 1.10 | |
| | Atri Mutignano . . . . | 1.60 | 1.20 | 0.90 | |
| | Silvi . . . . . . . . . . . . | 3.15 | 2.20 | 1.40 | |
| | Montesilvano . . . . . . | 5.30 | 3.20 | 1.95 | |
| | Castellamare Adriatico | 7.20 | 4.90 | 2.50 | |

*NB.* — Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti del 120, 100 e 60 % di cui il decreto reale n. 2159 del 9 ottobre 1919.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 21-1920.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1º agosto 1918):

— a pagina 13 fra i nomi di Scarlino e Schio devesi inserire:

**SCERNE** ★ (45)............. L B/A/103/

— a pagina 16 aggiungere « Scerne » nella nota (45) fra « Cologna Marina » e « Villa S. Sebastiano ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 56 fra i nomi di Scarlino e Schio inserire:

| | | |
|---|---|---|
| **SCERNE** (e) (casa cantoniera) | Ancona-Foggia | Ancona 2º S. Benedetto del Tronto |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Teramo | 95 | V (6) | B (6) |

riportando in calce alla pagina stessa la nota seguente:

(e) *Aperta all'esercizio in via di esperimento.*

— a pagina 92 nella tabella (95) **Ancona-Foggia** fra Montepagano Rosburgo ed Atri Mutignano trascrivere, in carattere *corsivo*, il nome di **Scerne** con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| Stazione | | Km |
|---|---|---|
| Ancona | Km. | 124 |
| Varano | » | 118 |
| Aspio | » | 113 |
| Osimo Castelfidardo | » | 108 |
| Loreto | » | 100 |
| Porto Recanati | » | 96 |
| Potenza Picena | » | 87 |
| Porto Civitanova | » | 81 |
| S. Elpidio a Mare | » | 4 |
| Porto S. Giorglo | » | 65 |
| Pedaso | » | 55 |
| Cupramarittima | » | 47 |
| Grottammare | » | 44 |
| Sambenedetto del Tronto | » | 39 |
| Porto d'Ascoli | » | 34 |
| Colonnella | Km | 32 |
| Tortoreto Nereto Controguerra | » | 25 |
| Tortoreto Spiaggia | » | 22 |
| Giulianova | » | 15 |
| Cologna Marina | » | 11 |
| Montepagano Rosburgo | » | 6 |
| Atri Mutignano | » | 4 |
| Silvi | » | 10 |
| Montesilvano | » | 16 |
| Castellamare Adriat. | » | 23 |
| Pescara | » | 25 |
| Francavilla a Mare | » | 33 |
| Tollo Canosa Sannita | » | 38 |
| Ortona | » | 45 |
| S. Vito Lanciano | » | 52 |

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 21 1920.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Fossacesia | Km. | 60 | Campomarino | Km. | 120 |
| Torino di Sangro | » | 64 | Chieuti Serracapriola | » | 130 |
| Casalbordino | » | 72 | Ripalta | » | 141 |
| Lebba | » | 78 | Poggio Imperiale | » | 156 |
| Vasto | » | 87 | Apricena | » | 160 |
| S. Salvo | » | 93 | S. Severo | » | 171 |
| Montenero Petacciato | » | 100 | Rignano Garganico | » | 185 |
| Termoli | » | 113 | Foggia | » | 199 |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pagina 12 fra i nomi di Scarlino e Schio inserire:

**Scerne** (casa cantoniera) / **58** / 26-*bis* /

— a pagina 58 fra Montepagano Rosburgo e Atri Mutignano trascrivere:

/ 26-*bis* / **Scerne** (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Ancona-Foggia la distanza deve essere rilevata dalla tabella 95 a pagina 92 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee Giulianova–Teramo e Porto d'Ascoli–Ascoli Piceno la distanza dovrà essere formata aggiungendo km. 5 a quella indicata per Montepagano Rosburgo.

Per tutti gli altri prontuari la distanza si dovrà invece formare aggiungendo km. 6 a quella indicata per Montepagano Rosburgo e km. 10 a quella indicata per Silvi, scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

## Circolare N. 8 (C. M.).

**Mancanze ed irregolarità di documenti che devono scortare i trasporti per l'estero.**

(Vedi circolare n. 53-1918).

Nonostante i richiami e le diffide ripetutamente fatti con circolari, e le notifiche che le stazioni di confine, in osservanza alla circolare n. 53-1918, dànno alle Divisioni Movimento dalle quali dipendono le stazioni accettanti, affinchè siano presi contro gli agenti responsabili i provvedimenti disciplinari del caso, continuano a verificarsi numerosissime giacenze al confine — e specialmente a Modane — cagionandovi ingombro di carri merci in esportazione, dovute alla mancanza dei documenti necessari per il compimento delle operazioni doganali di uscita dal Regno, od a variazioni con cancellature sui documenti stessi (non ammesse dalle dogane) ciò che più spesso avviene nei certificati dell'Istituto nazionale dei cambi.

Si fa pertanto nuovo richiamo alle tassative disposizioni vigenti, riassunte con la circolare citata n. 53-1918, modificata con la circolare n. 33-1919 e, per ciò che riguarda i permessi di esportazione, con quella n. 52-1919, interessando le Divisioni Movimento a prendere efficaci provvedimenti a carico del dipendente personale che si rendesse ancora responsabile di trascuratezza al riguardo.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Circolare N. 9 (M. e V.).

**Carri specializzati per trasporti di pietra in rottami o in conci, grossolanamente lavorati da Bagheria a Palermo, e di asfalto (pietra pece) da Ragusa a Siracusa e Licata.**

Per assicurare la regolarità e continuità dei trasporti della pietra aspra da Bagheria a Palermo, e quelli della pietra asfaltica

da Ragusa per Siracusa e Licata, sono stati specializzati i carri elencati in calce alla presente.

I carri specializzati per i trasporti della pietra aspra portano l'iscrizione « Per esclusivo trasporto pietra fra Bagheria e Palermo », quelli per i trasporti della pietra asfaltica « Per esclusivo trasporto asfalto fra Ragusa, Siracusa e Licata »; ed i medesimi non debbono essere impiegati per trasporti diversi da quelli per cui sono specializzati, salvo autorizzazione della Divisione Movimento o, per essa, del Circolo di ripartizione.

E' comunque vietato di utilizzare detti carri per trasporti diretti in continente.

Qualora avvenga che qualche stazione utilizzi indebitamente qualcuno dei carri specializzati per trasporti diretti in continente, il transito di Messina centrale sarà tenuto responsabile dell'uscita dall'Isola dei carri stessi, ove non provveda ad avvisare con telegramma la stazione destinataria del trasporto, la Delegazione materiale mobile di Napoli e la Divisione movimento da cui dipende la stazione stessa nonchè la Divisione movimento di Palermo: quest'ultima, per gli opportuni provvedimenti avverso i responsabili dell'indebita utilizzazione.

La stazione di arrivo, appena il carro sia stato reso vuoto, lo restituirà a Messina scortato da lettera di porto in servizio, a meno che non abbia modo di utilizzarlo prontamente con merce diretta in Sicilia; ma tanto nell'uno quanto nell'altro caso, la stazione è tenuta a comunicare alla Divisione movimento di Palermo ed alla Delegazione materiale mobile di Napoli gli estremi di partenza del carro che restituisce.

Alla Delegazione materiale mobile di Napoli spetta di seguire il carro nel suo percorso per il sollecito inoltro in Sicilia.

Lo stesso procedimento deve essere seguito dai capi stazione del continente ai quali, eventualmente, vengano riconsegnati riparati carri specializzati in uscita dalle officine e squadre di rialzo.

In base alle segnalazioni che riceverà dalla Delegazione di Napoli, spetta alla Delegazione materiale mobile di Milano di seguire i carri stessi sulle sue linee e curarne la restituzione ai transiti di Chiusi, Grosseto e Rimini, avvisandone la Delegazione di Napoli pei propri incombenti.

Le stazioni di Palermo restituiranno sollecitamente a Bagheria i carri specializzati resi vuoti, scortandoli con Mod. M. 130, ed analogamente procederanno le stazioni di Siracusa e Licata per quelli da ritornarsi a Ragusa.

I Circoli di ripartizione di Palermo e Catania potranno però autorizzare l'utilizzazione dei carri specializzati con merci destinate alle stazioni di residenza dei carri stessi, purchè la riutilizzazione avvenga nelle stazioni di scarico della pietra aspra, o dell'asfalto.

Le stazioni dell'Isola, alle quali dovessero pervenire in disguido detti carri specializzati, dovranno ritornarli scortati con Mod. M. 130 a Bagheria od a Ragusa, a seconda che siano specializzati per pietra od asfalto, segnalando l'irregolarità alla Divisione movimento di Palermo.

Tutte le officine e squadre di rialzo debbono aver cura di conservare ai carri l'indicazione relativa alla specializzazione e residenza che portano sulle fiancate, rinforzandola o rifacendola quando non fosse facilmente leggibile.

**Carri L specializzati per trasporto di pietra da Bagheria a Palermo.**

| | | |
|---|---|---|
| **450632** | **457633** | **462715** |
| **451069** | **457855** | **462924** |
| **451212** | **459244** | **463018** |
| **451758** | **459400** | **563927** |
| **452665** | **459406** | **464030** |
| **453338** | **460083** | **464153** |
| **453388** | **461226** | **464912** |
| **455917** | **461485** | **466300** |
| **456028** | **461661** | **467105** |
| **456032** | **462233** | **467592** |

## Carri L specializzati per trasporto di asfalto da Ragusa a Siracusa e Licata.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 450310 | 452940 | 457270 | 462007 |
| 450576 | 453625 | 457271 | 462235 |
| 450719 | 453997 | 458321 | 463201 |
| 451515 | 454882 | 458575 | 463344 |
| 451675 | 455589 | 459534 | 463422 |
| 452082 | 456596 | 459980 | 463537 |
| 452271 | 456703 | 460342 | 463832 |
| 452413 | 456711 | 460381 | 465374 |
| 452607 | 457128 | 460908 | 465571 |
| 452713 | 457200 | 460954 | 467335 |

*NB.* — A tutti gli altri carri che non sieno quelli citati nella presente circolare e che eventualmente portassero scritte di specializzazione relative ai trasporti di cui sopra, le medesime dovranno essere tolte, ed i carri stessi restituiti al traffico.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1. 2. 3. 5. 7. 11. 40, 41, 42, 44 *e* 45.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

# SENTENZA

**Linee ferroviarie concorrenti - Costruzione diretta dello Stato - Privilegio del concessionario precedente - Inesistenza del medesimo - Domanda di danni - Inammissibilità.**

*Il privilegio stabilito dal concessionario di una ferrovia pubblica dall'art. 269 della legge sulle opere pubbliche non può essere invocato quando la ferrovia concorrente sia costruita direttamente dallo Stato.*

*Quando il concessionario della ferrovia preesistente non abbia diritto d'invocare il privilegio stabilito dal suddetto art. 269, non può ravvisarsi nella costruzione della nuova ferrovia alcuna lesione di diritto che valga a legittimare la richiesta di una indennità a' sensi dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.*

CORTE DI APPELLO DI CASALE, Sez. I - sentenza 27 dicembre 1919; 7 gennaio 1920 (*Est.* Nasi) - Cavallo Francesco contro Amministrazione Lavori Pubblici e Ferrovie Stato.

Il cav. Francesco Cavallo è subconcessionario della ferrovia economica Fossano-Mondovì prolungatasi poi fino a Villanova, in forza del R. D. 12 luglio 1882, n. 930, serie 3 e 9 nov. 1885, n. 3615, serie 3 nonchè dell'atto 30 aprile 1981 autenticato nelle firme dal notaio Tessegre, registrato a Fossano con lire 64,20 il 10 maggio 1891, n. 414.

Con atto di citazione 25 luglio 1914 il cav. Cavallo esponendo che in dipendenza delle leggi 12 luglio 1908, n. 444 e 19 luglio 1909, n. 518 la Amministrazione dei lavori pubblici dello Stato aveva provveduto alla costruzione della linea Fossano-Mondovì-Ceva, compresa in dette leggi e laterale pel tratto Fossano-Mondovì alla ferrovia di esso siv. Cavallo e da esso esercitata, senza tener conto dei privilegi e diritti spettantigli per gli art. 269-270

della legge sui lavori pubblici, e 46 della legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, conveniva avanti il Tribunale di Cuneo la Amministrazione suddetta per ottenerla condannata a risarcirgli i danni da lui patiti e paziendi per effetto del lamentato provvedimento, cogli interessi e colle spese.

Successivamente lo stesso cav. Cavallo con citazione 5 novembre 1914 premesso che la detta nuova linea voluta dalla Amministrazione dello Stato si sta costruendo dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato la quale così concorre (in quanto attende la costruzione della detta nuova linea) alla lamentata lesione, come si concorrerà a suo tempo altresì colla gestione della linea stessa per cui la stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve rispondere della lamentata lesione dipendente dallo Stato di fatto di cui sopra in un colla Amministrazione dei lavori pubblici, dava l'intervento in causa della suddetta Amministrazione e conchiudeva contro l'Amministrazione dei lavori pubblici e contro la Amministrazione delle ferrovie dello Stato perchè fossero condannate in solido ed in ogni caso sì congiuntamente che separatamente al risarcimento dei danni patiti e paziendi dal cav. Cavallo subconcessionario e proprietario della strada ferrata economica Fossano-Mondovì per la lesione dei diritti patrimoniali (ad esso sig. Cavallo spettanti nella predetta sua qualità) in dipendenza della nuova linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva che si sta costruendo lateralmente alla anzidetta ferrovia economica di proprietà di esso sig. Cavallo, cogli interessi dalla giudiziale domanda e sentenza esecutoria previa ammissione dei seguenti *capi di perizia*.

Mandarsi ad uno o tre periti d'accordo o d'ufficio eligendi di procedere alla visita della località e così tanto della linea economica Fossano-Mondovì quanto della nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva a doppio binario che l'Amministrazione dei lavori pubblici fa costruire dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato e di riferire:

1° Se vero non sia:

*a*) che, la costruzione e gestione della ridetta nuova linea segue e seguirà lateralmente all'attuale linea di ferrovia economoca di proprietà del deducente, congiungendo due punti della stessa linea Fossano-Mondovì:

*b*) che detta laterale costruzione e gestione della nuova linea dello Stato Fossano-Mondovì-Ceva è causa diretta e permanente di danno inducente stabile diminuzione nel valore economico, industriale della preesistente ferrovia economica anzidetta di spettanza del cav. Cavallo venendo così indirettamente a manomettere, restringere, turbare ed offendere i costui diritti di proprietà rispetto a detta sua ferrovia economica.

2° Quale somma, avuto ad ogni caso l'opportuno riguardo sia da corrispondersi agli effetti della reintegrazione generica della lamentata lesione dei diritti patrimoniali spettanti al cav. Cavallo in dipendenza della concessione di cui nei Regi decreti 12 luglio 1882, n. 930, serie 3 e nell'atto 30 aprile 1891 rog. Tessegre.

In ogni caso, col favore delle spese.

A questa domanda del cav. Cavallo resistettero tanto la Amministrazione dei lavori pubblici, quanto la Amministrazione delle ferrovie dello Stato opponendo in linea di fatto tra le due ferrovie non vi era nulla di comune nè possibilità di concorrenza trattandosi che la ferrovia di cui il cav. Cavallo è subconcessionario proprietario ed esercente se è una ferrovia economica a scartamento ridotto con debole armamento con forti pendenze, e curve di breve raggio suscettibile di treni a modica velocità, destinata al servizio locale dei paesi e villaggi che interseca e pei quali ha frequenti stazioni o fermate, mentre quella contro la quale insorge è una ferrovia destinata al grande traffico ad avvicinare Torino al mare, è a doppio binario con armamento di prima grandezza, con curve di raggio amplissimo, suscettiva di treni diretti e direttissimi, e sostanzialmente una variante all'esistente Bra-Savona e conchiudevano infatti non potere la nuova linea essere di vera e propria concorrenza alla economica del cav. Cavallo.

In diritto opponevano non essere affatto applicabili al caso gli invocati art. 269, 279 della legge 20 marzo 1865 ed in ogni caso essere prematura qualsiasi domanda di risarcimento dal momento che la linea non era ancora nè in esercizio, nè completamente costrutta, e quindi non poteva ancora sapersi se in realtà e in quale misura il suo esercizio fosse per riuscire di danno alla economica e conseguentemente al sig. Cavallo subconcessionario e proprietario della stessa.

Non ostante queste difese fatte valere principalmente dal Ministero dei lavori pubblici ed alle quali si associò la Amministrazione delle ferrovie dello Stato il Tribunale di Cuneo con sua sentenza 10-18 giugno 1915, unite le cause riconobbe l'applicazione degli articoli 269-270 della legge 20 marzo 1865, in diritto quindi il cav. Cavallo anche per i principii che regolano il diritto di proprietà e l'espropriazione per causa di pubblica utilità di insorgere contro l'operato sia dell'Amministrazione che delle ferrovie dello Stato, e per avere la prova del danno affermato dal Cavallo per avviare la causa sul terreno della misura de quarantuno d'indennizzo da prestarglisi dalle Amministrazione convenute, ammise la perizia dal sig. Cavallo instata..

Contro questa sentenza appellarono alla Corte d'appello di Torino, la quale con sua sentenza 3-8 maggio 1916 ribadendo i principii accolti dai primi giudici ne confermava il pronunciato condannando entrambe le Amministrazioni nelle spese.

Denunciava questa sentenza l'Amministrazione dei lavori pubblici alla Casazione di Roma, sezioni riunite, ma questa con sentenza 12 settembre 1917 rimetteva la causa per competenza alla Corte di cassazione di Torino.

Ed a questa suprema magistratura territoriale le amministrazioni denunciavano la sentenza della Corte d'appello investendola con diversi mezzi, e segnatamente, come leggesi testualmente nelle prime pagine della sentenza della Corte stessa, censurandola per aver falsamente applicate le disposizioni degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici, nonchè l'art. 4 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità e soggiunge la Suprema corte, il mezzo non può dirsi infondato attalchè con sua sentenza in data 7-16 giugno 1916 cassò la sentenza della Corte d'appello di Torino 3-10 maggio 1916, rinviò la causa per un nuove esame avanti questa Corte, demandando alla stessa di pronunciare anche sulle spese del giudizio.

In obbedienza a tale sentenza l'Amministrazione dei lavori pubblici ripropose in sede di rinvio davanti questa Corte la causa citando tanto il sig. Cavallo, quanto le ferrovie dello Stato, e chiede riformarsi la sentenza del Tribunale di Cuneo 10-18 giugno 1915 ed in sua riparazione dichiararsi improponibili o quanto meno respingersi le attrici domande.

## MERITO.

Il sig. cav. Cavallo in questa sede di rinviò abbandona la tesi con tanta tenacia sostenuta negli anteriori stadii del giudizio, quella desunta dall'art. 269 della legge sui lavori pubblici e cerca di porre la sua causa sotto l'egida dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità. Ma questa Corte non può tuttavia esimersi dall'esaminare la causa sotto il profilo in cui era prospettata anteriormente, perchè la sentenza che attende in oggi la conferma o la riforma da questa Corte poggia esclusivamente sulla interpretazione data all'art. 269 della detta legge sui lavori pubblici, e perchè se la Cassazione di Torino ebbe ad interpretare detto articolo in modo diverso da quanto fecero i primi giudici del merito, è compito di questa Corte studiare ancora una volta la questione e risolverla secondo il suo punto di vista indipendentemente da quanto abbia potuto dire in proposito la Corte suprema, essendo risaputo come il giudice del merito non sia vincolato da detta pronuncia e come possa anche liberamente resistervi ove sia ciò conforme al suo convincimento. Di più si impone l'esame dell'articolo 269 e la decisione sulla sua interpretazione, perchè qualora concordasse questa Corte colla interpretazione datavi dalla Suprema corte non potrebbe mai trovare applicazione l'articolo 4 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità, imperocchè la medesima non è applicabile se il danno permanente risentito dall'esecuzione dell'opera di pubbica utilità non derivi dalla perdita o dalla diminuzione di un *diritto*.

Deve quindi prima che si possa parlare dell'applicabilità dell'art. 4 della legge sull'espropriazione per pubblica utilità e di un eventuale risarcimento di danno, stabilire l'esistenza di un diritto perduto o diminuito, il che non potrebbe verificarsi per certo ove l'art. 269 della legge dei Lavori pubblici dovesse interpretarsi conforme il propugnato dall'Amministrazione dei lavori pubblici appellante, e il pronunziato della Suprema Corte.

Giova a questo proposito trascrivere detto art. 269 per averlo ben presente e procedere sicuri alla detta intelligenza od interpretazione sua.

« Art. 269. — Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il pri-
« vilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia pa-

« rimente pubblica che congiunga due punti della sua linea. o che « le corra lateralmente entro quel limite di distanza che verrà de- « terminato nell'atto di concessione ».

Si evince a primo aspetto che perchè il concessionario possa invocare il privilegio di cui si parla in questo articolo, occorre che vi sia una seconda concessione — che tanto, la ferrovia di cui nella prima, quanto nella seconda concessione, sia pubblica, che la seconda debba congiungere due punti della prima linea, o che le corra lateralmente entro quel limite di distanza, che verrà determinato nell'atto di concessione.

Ora, se tanto la ferrovia di cui il Cavallo ebbe la subconcessione dal Consorzio dei Comuni di Mondovì e Fossano, in forza dell'atto Tessegre del 30 aprile 1891, quanto la ferrovia di cui si imprese, e sta completandosi la costruzione in forza delle leggi 12 luglio 1908, n. 444 e 19 luglio 1909, n. 518 possono e debbono dirsi pubbliche, perchè entrambe, sebbene in diversa proporzione, e con diversa potenzialità, destinate al trasporto delle merci e delle persone a servizio del pubblico e non di una determinata azienda od impresa privata — non concorrono più gli altri due estremi cioè il concorso di due concessioni sesseguentesi nel tempo, e lo stato di fatto che la ferrovia oggetto della seconda concessione congiunga due punti della linea della prima concessione, e che le corra lateralmente entro quel limite di distanza che venga determinato nell'atto di concessione.

Nel caso della linea Fossano-Mondovì Ceva che si sta costruendo e della quale lagnasi il sig. Cavallo non si è fatta là concessione ad alcuno conculcando il privilegio del sig. Cavallo imperocchè detto tronco di linea deliberò la Amministrazione dei lavori pubblici di costruire direttamente senza affidare nè la costruzione nè il conseguente esercizio. all'industria privata, ma la costruzione a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato che ne imprenderanno a suo tempo l'esercizio.

Ora se l'art. 269 della legge sui lavori pubblici dice e consacra che al concessionario d'una prima ferrovia pubblica spetta il privilegio esclusivo di ogni altra concessione di ferrovia parimenti pubblica che congiunga i due punti della sua linea, bisogna necessariamente che vi sia questa seconda concessione sulla quale il concessionario possa esperire la sua ragione di privilegio, e poichè nel

caso in esame questa seconda concessione non vi è, per intraprendere ed eseguire direttamente l'opera lo Stato a mezzo della Amministrazione delle ferrovie di Stato, il Sig. Cavallo non può pretendere di esercitare.

Nè dica che la nuova ferrovia comunque e da chiunque costrutta ed esercitata non potrà a meno di costituire per la sua ferrovia una certa concorrenza, e di creare a di lui pregiudizio una ragione di danno, e che conseguentemente tale stato di cose debbasi riconoscere accordando il risarcimento di quei danni che gli sarebbero stati risparmiati o risarciti dall'esperimento del privilegio; imperocchè siamo in tema di legge restrittiva, del libero esercizio dei diritti competenti allo Stato di provvedere nel modo da esso giudicato migliore all'interesse della collettività che rappresenta, senza riguardo agli interessi dei privati, interessi che bene spesso urtano e contrastano con quelli della generalità, e in questo caso la legge non si estende nè si può estendere oltre i casi in essa espressi, e poichè limitasi la legge a riconoscere una ragione di privilegio al primo concessionario, quando si trovi di fronte ed in presenza di una seconda concessione, tale ragione non gli può competere se di ulteriore concessione non si possa parlare perchè lo Stato creda, nell'interesse generale, di far a meno di addivenire a nuova ed ulteriore concessione, ma di costruire esso direttamente la nuova ferrovia.

Non ha miglior fortuna il Sig. Cavallo allora quando vuole argomentare del suo buon diritto, considerando che avendo causa dai comuni che ebbero dallo Stato la concessione per la costruzione della economica Fossano-Mondovì egli abbia diritto di esigere dallo Stato, Amministrazione dei lavori pubblici, il riconoscimento del privilegio contemplato dall'art. 269 della ripetuta legge sui lavori pubblici per l'elemento contrattuale contenuto nella concessione fatta ai suoi autori, e si sforza di porsi sotto l'egida dei principii che regolano la interpretazione dei contratti e cioè che i contratti devono eseguirsi di buona fede, che nei contratti di deve indagare quale sia stata la volontà delle parti contraenti, anzichè stare al senso letterale delle parole, che nei contratti devono aversi per apposte le clausole che sono d'uso ancorchè non via siano espresse, ecc. ecc.

Niuno dubita della verità e della profonda giustizia di questi

profondi principii, ma non bisogna dimenticare che nei contratti sono due le parti contraenti, e che non bisogna interpretarle in modo vantaggioso per una e disastroso pêr l'altra; che nei contràtti, se devesi interpretare la volontà delle parti, a questa interpretazione non deve ricorrersi quando per la chiara dizione dei medesimi non è necessario nessun lavoro di interpretazione. *In claris verbis nulla quaestio voluntatis*, se per la concessione e l'art. 269 della legge sui lavori pubblici, il concessionario cioè il Cavallo venne ad acquisire un diritto di preferenza in ulteriori concessioni date quelle condizioni stabilite dalla legge, non scende da ciò che eguale diritto abbia potuto acquistare, ed abbia col contratto avuto intendimento di acquistare anche a fronte dello Stato contraente, una volta che per ragioni politiche e superiori siasi accinto direttamente alla costruzione di nuova ferrovia, senza ricorrere al metodo delle concessioni, che solo possono aprire la via al privilegio di che nel troppo voltē ripetuto art· 269 legge lavori pubblici.

Detto articolo finisce statuendo che per la sussistenza del privilegio occorre che la nuova ferrovia congiunga due punti della sua linea o le corra lateralmente entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione. Non è il caso che la Corte s'indugi ad esaminare se concorra in tutto od in parte questa condizione per la sussistenza del privilegio, imperocchè essendosi dimostrata la mancanza di nuova ulteriore concessione, e l'inapplicabilità dell'articolo ove manchi detta nuova successiva concessione, la cosa è finita, e deve ineluttabilmente dichiararsi non spettare al Sig. Cavallo diritto di invocare detto disposto di legge per fondarvi sopra una ragione di indennizzo, e riformare la sentenza dei primi giudici che tale diritto gli riconobbero.

Medesimamente è superfluo l'esame dell'art. 270 stessa legge, perchè questo stabilisce una limitazione all'art. 269 che se prova una cosa, quella si è che l'art. 269 ha carattere ristrettivo e di eccezione, e che deve ristrettivamente interpretarsi, e non oltre il caso speciale in esso contemplato, il caso cioè in cui si trovino concorrenti due concessioni di linee ferroviarie pubbliche, e congiungenti due punti, due località identiche. Del resto il Sig. Cavallo, come già si è accennato, in questo stadio di giudizio di rinvio, persuaso della inanità dei suoi sforzi per interpretare l'art. 269 in modo affatto contrario alle sane regole di ermeneutica, della illegittimità

del suo desiderio di far dire a detta disposizione di legge quello che assolutamente non dice, abbandona il sistema fin quì eseguito, e del quale pure la Corte ha dovúto darsi carico per non meritarsi il rimprovero di non avere esaminato l'intera causa, e di riparare una sentenza senza darne le ragioni, e vorrebbe ritrarsi all'ombra dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per utilità pubblica e ottenere in forza di detto articolo confermata la sentenza del Tribunale di Cuneo, e vedere eseguita la perizia da detta sentenza ammessa ma neppure sotto questo profilo il Sig. Cavallo può sperare di veder accolta la sua domanda. Bisogna avere sempre presente che la legge dei lavori pubblici accorda la concessione della seconda ferrovia pubblica in favore del concessionario della prima sul concorso delle condizioni di che all'arti. 269 per compensarlo appunto dei danni eventuali che potesse risentire dalla costruzione di una seconda ferrovia pubblica che congiunga i due punti di quella da lui primamente costruttiva ed esercita, e con ciò la legge ritiene di avere provvisto ad ogni possibile risarcimento a suo favore.

Ma perchè abbia luogo l'esercizio del privilegio con detto articolo predisposto, occorre il simultaneo concorso di certe condizioni che, nel caso in esame si è visto mancare affatto.

Mancata la possibilità dell'esercizio del privilegio di cui in detto articolo rimane libera la Amministrazione dei lavori pubblici di costruire e di esercire la nuova ferrovia pubblica senza preoccuparsi punto della preesistenza d'altra ferrovia pubblica che attraversi la stessa zona, congiunga le stesse città senza che il concessionario della prima ferrovia abbia alcun diritto da invocare e far valere.

Da ciò l'inapplicabilità assoluta dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Tale articolo è così concepito: E' dovuta una indennità ai proprietari dei fondi i quali dall'esecuzione dell'opera di utilità pubblica vengano gravati di servitù, o vengano a soffrire un danno permanente derivante dalla *perdita o dalla diminuzione di un diritto.*

La privazione di un utile al quale il proprietario non avesse diritto non può mai essere tenuta a calcolo nel determinare l'in-

dennità. Le disposizioni di questo articolo non sono applicabili alle servitù stabilite da leggi speciali.

Per l'applicazione di questa disposizione intesa a tutela della proprietà privata dei fondi contigui all'opera pubblica deve anzitutto trattarsi di proprietario e di diritto privato che trovisi in contrasto col pubblico interesse che determina la costruzione dell'opera pubblica. Ma il Sig. Cavallo concessionario d'una ferrovia pubblica non è un privato proprietario, è invece colui che per delegazione esercisce un pubblico esercizio. Senonchè astrazion fatta da ciò, per l'applicazione dell'art. 46 occorrerebbe dimostrare che da un lato sia leso un diritto del Sig. Cavallo, e che dall'altro non abbia l'Amministrazione dei lavori pubblici diritto di costruire la ferrovia, che il Cavallo non può esercitare l'unico diritto che sarebbegli spettato, date determinate condizioni di fatto in concreto mancanti, per risarcirsi del danno che potesse in ipotesi derivargli dalla costruzione della ferrovia — è cosa finita — la Amministrazione deve sottostare ad alcuna limitazione nell'esplicazione del suo diritto, e il Sig. Cavallo non ha ragione alcuna da far valere non solo per opporsi all'esercizio del diritto dell'Amministrazione, ma neppure per reclamare alcuna indennità.

La difesa del Cavallo obbietta che la indennità si deve dare anche nel caso in cui perfettamente legittima sia l'opera pubblica cui dalle Amministrazioni pubbliche si addivenga, ed è vero, ma qui non trattasi di opera semplicemente legittima, ma di opera che la Amministrazione pubblica ha diritto di eseguire in contrasto dell'interesse del Cavallo — il quale voleva impedirgliene l'esecuzione invocando l'art. 269 della legge sui lavori pubblici. Si è chiarita l'inapplicabilità di detto articolo, si è proclamato il diritto della Amministrazione di eseguire l'opera non ostante il contrario interesse del Sig. Cavallo — può quindi invocare l'Amministrazione il suo diritto all'esecuzione dell'opera, ed è notorio che *qui iure sur utitur nemini iniurium facit*, anche se l'esercizio di questo diritto possa per avventura arrecare qualche danno al Cavallo.

Ma il patrocinio del Sig. Cavallo accennato a molte sentenze che riconoscono l'obbligo dell'indennità ad onta della legittimità dell'opera pubblica ma nessuna di dette sentenze si attaglia in terminis al caso presente nel quale il diritto incontestabile della Amministrazione non può soffrire limitazioni, e limitazione vera e

propria sarebbe l'obbligo di prestare un'indennità per l'opera eseguita.

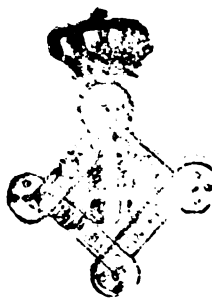
Il sig. Cavallo non può insorgere contro l'Amministrazione accampando una possibile diminuzione del reddito della sua ferrovia economica causata dalla sopravenienza della nuova ferrovia perchè con ciò verrebbe a contrastare e diminuire il diritto della Amministrazione di costruirla. Ora si è visto fino alla sazietà che la Amministrazione ha pieno diritto a costruirla, anche in contrasto coll'interesse opposto dal Cavallo, che non potrà esercitare il privilegio scaturente dall'art. 269 della legge sui lavori pubblici eppertanto non può il Cavallo pretendere ad un'indennità che verrebbe a diminuire il reddito della nuova ferrovia senza alcun diritto e con palese diminuzione del reddito della Amministrazione.

Come non potrebbe un proprietario contestare al suo vicino il diritto di fabbricare a distanza legale col pretesto che gli intercetti la vista o la luce così non può il concessionario della prima ferrovia interdire all'Amministrazione dei lavori pubblici di costruire una seconda ferrovia tra gli stessi punti a pretesto di una diminuzione di reddito nè pretendere a titolo di tale ipotetica perdita una indennità.

Ciò basta a dimostrare come non abbia fondamento alcuno la domanda del Cav. Cavallo, come quindi non abbia diritto ad avviare qualsiasi mezzo di prova sia pure una perizia allo scopo di accertare un possibile danno che non avrebbe ragione di farsi risarcire in base al broccardo *frustra probatur quod probatur non relevat*. E la perizia è inammessibile sia che si riguardi diretta a stabilire l'immediato diminuito valore economico della ferrovia del Cavallo, sia che voglia dirigersi a concretare in quantum ai danni che effettivamente abbia a risentire ad esercizio aperto, quale diminuzione di reddito. Come conseguentemente la sentenza del Tribunale di Cuneo che detta perizia ebbe ad ammettere debba essere onninamente riformata colle spese di questo giudizio a carico del Cav. Cavallo Francesco. Per quanto alle spese dei giudizi precorsi poichè la sorte fu incerta fra le parti cosicchè talvolta l'esito arrise ad una e talvolta alla altra parte possono compensarsi.

Se nessun diritto compete al sig. Cavallo ad indennità verso l'Amministrazione dei lavori pubblici per identiche ragioni non gliene compete alcuno verso la direzione delle ferrovie dello Stato,

che in definitivo sono le materiali esecutrici dell'opera cui ha indubbio diritto di addivenire la prima e quindi anche in confronto delle stesse debbono respingersi le istanze dell'attore condannandolo a rifondere loro le spese di questo giudizio compensando le altre.

Questa è la decisione che la Corte ritiene conforme ai principii di diritto che regolano la materia — e di fronte alle esigenze del diritto non crede poter prestare benevolo orecchio alle lamentele del Sig. Cavallo relative ai danni ingenti che prevede derivargli dall'attuazione della Fossano-Mondovì-Ceva se la sua condizione sarà fatta troppo grave addivenga alla rinuncia della propria concessione cedendo alla Amministrazione dei lavori pubblici i fabbricati e il matriale mobile e riprendendo le trattative che dice essere già state un tempo intavolate — ma non pretenda una indennità che assolutamente non gli spetta, e che se le parti contrarie possono magari dargli in linea di equo componimento, l'autorità giudiziaria non può far tema di pronunzia.

## Errata-corrige.

*Circolare* N. 50 (Bollettino Ufficiale N. 40, del 2 ottobre 1919),

A pagine 342 ai carri specializzati 459310, 459500, 459877, 465163, 461515, 462808, sostituire quelli: 458310, 458500; 459817, 462163, 462515, 462807 ed aggiungere l'annotazione seguente:

« A tutti gli altri carri che non sieno quelli citati nella presente circolare, e che eventualmnte portassero scritte di specializzazione relative al trasporto dello zolfo, le medesime dovranno essere tolte, ed i carri stessi restituiti al traffico ».

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. **4.00**

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » **8.00**

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII - N. 11 11 MARZO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

—

**Parte prima — Leggi e decreti:**



**Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***



**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:***

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

(1214) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 8 *febbraio* 1920, *n.* 175, *che stabilisce la misura dei contributi dovuti per l'anno* 1920 *al Sindacato obbligatorio siciliano per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo* (1).

## VITTORIO EMANUELE III
### PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, 14 luglio 1907, n. 527, ed il decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590;

Veduto il decreto Luogotenenziale 12 maggio 1918, n. 678, che stabilisce un temporaneo aumento alla tabella dei salari medi agli effetti della liquidazione delle indennità d'infortunio per gli operai delle solfare della Sicilia;

Vedute le deliberazioni adottate dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 20 dicembre 1919;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura del contributo per l'esercizio 1920, dovuto al Sindacato obbligatorio di muta assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle minere di zolfo della Sicilia ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527 e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilito in lire sette per tonnellata di zolfo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 marzo 1920, n. 51.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire sette verrà ripartito nel modo seguente:

*a*) lire 4.78 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1920 a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396;

*b*) lire 2.22 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1920 a norma dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo di cui all'art. 1 a partire dal 1° gennaio 1920.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

## Ordine di servizio N. 22 (M. T. L.).

### Trasporti sulle linee elettrificate con filo aereo.

(Vedi ordine di servizio n. 70–1918).

In vista dei frequenti inconvenienti verificatisi nei trasporti di fieno, paglia ed altre merci su linee elettrificate con filo aereo, richiamasi tutto il personale interessato alla rigorosa osservanza della prescrizione di cui al punto 7 dell'ordine di servizio n.70-1918, per la quale tutti i trasporti di PAGLIA e FIENO che siano da inoltrarsi SU TALI LINEE DEBBONO ESSERE PROTETTI DA COPERTONE ANCHE SE EFFETTUATI PER CONTO DELL'AUTORITÀ MILITARE.

In deroga a quanto è stabilito dall'Ordine di Servizio n. 327-1915 dovranno essere pure PROTETTI DA COPERTONE i trasporti caricati in carri aperti, tutte le volte che debbano percorrere linee elettrificate con filo aereo e costituiti di saggina per scope, scorze di albero trebbia o antropogo.

Le linee presentemente elettrificate con filo aereo sono le seguenti:

TORINO-PINEROLO;
BUSSOLENO-MODANE;
SAVONA-CEVA;
MONZA-CHIAVENNA;
COLICO-SONDRIO;
SAVONA-GENOVA;
SAMPIERDARENA-RONCO (via Mignanego);
SAMPIERDARENA-RONCO (via Pontedecimo).

È fatto obbligo assoluto alle stazioni di partenza di non accettare e non inoltrare i trasporti di cui sopra se non siano regolarmente protetti da copertone, nonchè di accertarsi, PER TUTTI I CASI, che il carico presenti le necessarie condizioni di stabilità e di indeformabilità.

In particolare i copertoni dovranno essere bene assicurati, ben tesi, e non dovranno presentare, nella parte superiore, por-

zioni svolazzanti o che possono gonfiarsi per l'azione del vento. Inoltre i carichi dovranno rigorosamente stare entro la sagoma limite.

I dirigenti, il personale di verifica (quando vi sia) ed il personale di scorta ai treni, devono a loro volta, nelle stazioni nelle quali ha luogo il passaggio dei carri su linee elettrificate con filo aereo, porre speciale attenzione ai carri aperti carichi e nel caso che rilevino carri per i quali possa sussistere dubbio sulla eccedenza delle dimensioni o sulla stabilità del carico, NON DEVONO ASSOLUTAMENTE IMMETTERLI SUL TRATTO ELETTRIFICATO SE NON DOPO AVERLI FATTI REGOLARIZZARE O SOTTOPORRE ALLA NECESSARIA VERIFICA.

Gli stessi agenti dovranno analogamente contenersi nelle stazioni intermedie delle linee suaccennate nel caso in cui si verificasse o nascesse dubbio sulla regolarità del carico.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Ordine di servizio N. 23 (M. e P.).

### Premi per la ripartizione, l'utilizzazione e la circolazione dei carri e per la sollecita resa dei trasporti.

Allo scopo di intensificare l'utilizzazione dei veicoli, sono stabiliti, in base all'art. 204 delle Disposizioni sulle competenze accessorie, i seguenti premi a favore degli agenti che vi contribuiscono col facilitare e migliorare la ripartizione e l'impiego dei carri e la pronta resa dei trasporti.

#### PREMIO I — RIPARTIZIONE DEL MATERIALE.

Per il servizio di ripartizione dei carri si accordano i premi risultanti dal prospetto seguente:

| Uffici incaricati della ripartizione | | Quantità degli agenti ai quali si corrisponde il premio | Ammontare del premio mensile di ciascun agente | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Categoria del premio | | |
| | | | a | b | c |
| | | | Lire | Lire | Lire |
| Ufficio Materiale mobile Roma | | 3 | 45 | .. | .. |
| Deleg. » » Milano | | 3 | 45 | .. | .. |
| » » » Napoli | | 2 | 45 | .. | .. |
| Circoli di ripartizione aventi Titolare ed Aiuto | Titolare | | 45 | .. | .. |
| | Aiuto | | .. | .. | 30 |
| Circoli di ripartizione aventi il solo Titolare | | | .. | 40 | .. |

Il premio è ridotto di 1/30 per ogni giornata di assenza dal servizio, salvo il disposto dell'art. 150 delle disposizioni sulle competenze accessorie, ed è soggetto inoltre all'applicazione dell'art. 152 delle disposizioni medesime.

Agli agenti che eventualmente sostituiscono quelli normalmente adibiti alla ripartizione dei carri è corrisposto il premio di cui sopra proporzionalmente alle giornate di sostituzione.

### Premio II — CARICO E TRASBORDO IN COLONNA DI TRENO DELLE MERCI IN COLLETTAME.

Per ottenere, mediante un regolare lavoro di carico e trasbordo in colonna di treno, un acceleramento della resa dei trasporti ed evitare ingombri ai punti di transito, si corrispondono i seguenti premi:

*a*) L. 0,03 per ogni quintale di merce a G. V. ed a P. V. caricata in colonna di treno, regolarmente nei carri normali, scorta con itinerario o supplementari di passaggio nel giorno stesso dell'accettazione od al più tardi entro 24 ore (quando mancassero nella giornata treni per spedirla) se trattasi di spedizioni locali; entro 6 ore dall'arrivo nelle stazioni di diramazione, se trattasi di spedizioni in transito.

I limiti di tempo sopra indicati potranno essere elevati, a favore di determinate stazioni, a 48 ore per le merci in partenza ed a 24 ore per le merci in transito, a giudizio del Servizio movimento, tenuto conto delle condizioni in cui si svolge il servizio.

Il carico dei carri normali o supplementari di passaggio si intenderà regolarmente effettuato quando sia stato fatto nei carri misti normali o scorta con itinerario più diretto che dovrebbero trovarsi in composizione al treno, ovvero nei carri misti supplementari aventi un itinerario più diretto di quello dei normali o scorta predetti.

*b*) Lire 0,04 per ogni quintale di merce trasbordata da carro a carro e distribuita regolarmente nei normali o supplementari in colonna dei soli treni merci a G. V. od a P. V. serviti da squadre con manovali trasbordatori.

Il premio viene corrisposto soltanto quando il lavoro di trasbordo raggiunga effettivamente lo scopo di evitare soste o trasbordi di merci ai transiti successivi, oppure serva a regolarizzare carichi di misti irregolarmente formati, o rendere vuoti dei carri scarsamente utilizzati.

Con le norme che verranno stabilite dal Servizio movimento il premio potrà anche essere concesso per il lavoro di riordino da eseguirsi in colonna di treni non serviti da squadre con manovali trasbordatori.

*c*) L. 0,50 per ogni carro misto reso vuoto in seguito ad operazioni di trasbordo delle merci negli altri carri normali, scorta con itinerario o supplementari in colonna ai treni merci, siano questi serviti o non da squadre con manovali trasbordatori.

Pel lavoro eseguito dal personale di stazione col concorso delle squadre con manovali trasbordatori, l'ammontare del premio sub *a*), *b*), *c*) verrà assegnato in ragione del 60 % al personale di stazione e del 40 % al personale delle squadre.

PREMIO III - FORMAZIONE DI CARRI MISTI SUPPLEMENTARI.

Per la regolare e sollecita formazione e per il pronto inoltro dei carri misti supplementari, si accordano i premi che risultano dal seguente prospetto:

| Categoria del premio | Premio stabilito per ogni carro | Peso minimo complessivo delle merci per ogni carro | Condizioni per concorrere al premio | |
|---|---|---|---|---|
| *a* | L. 1<br>L. 0.25 | Quint. 40,<br>per ogni 10 quintali in più indivisibili | Per merce destinata ad una sola stazione che disti meno di 200 km. da quella che ha formato il carro misto, ovvero per merce destinata a più stazioni comprese in una stessa zona di distribuzione dell'itinerario, alla condizione però che l'itinerario prescelto non comprenda, nella sua zona di distribuzione, nè la stazione che mette in circolazione il carro, nè la stazione ad essa successiva nella direzione dell'itinerario stesso.<br>Lo scarico di tutta la merce contenuta nel carro misto supplementare dovrà potersi effettuare direttamente dalla stazione destinataria senza dar luogo ad operazioni di trasbordo. | La merce dovrà partire al più tardi entro 24 ore dalla consegna o dall'arrivo in stazione.<br>Questo limite di tempo potrà essere elevato sino a 48 ore, a giudizio del Servizio Movimento, tenuto conto delle condizioni generali o delle esigenze locali e difficoltà di servizio |
| *b* | L. 1.60<br>L. 0.40 | Quint. 40<br>per ogni 10 quintali in più indivisibili | Per merce destinata ad una sola stazione che disti almeno 200 km da quella che ha formato il carro misto, ovvero per merce destinata a più stazioni comprese in una stessa zona di distribuzione dell'itinerario, alla condizione però che la prima stazione di scarico della merce disti almeno 350 km. da quella che ha formato il carro misto supplementare. | |
| *c* | L. 2.40<br>L. 0.60 | Quint. 40<br>per ogni 10 quintali in più indivisibili | Per merce destinata ad una sola stazione che disti almeno 500 km. da quella che ha formato il carro misto supplementare. | |

Il peso minimo indicato di 40 quintali potrà essere modificato dal Servizio Movimento; in tal caso però il premio corrispondente sarà pure proporzionalmente modificato.

Resta però inteso che la formazione dei carri misti, pei quali si accordano i premi di cui si tratta, indipendentemente dalle condizioni speciali prescritte col presente Ordine di servizio, dovrà pure soddisfare sempre e completamente a tutte le altre in vigore che regolano il servizio degli itinerari a G. V. ed a P. V.

### Premio IV — COMPOSIZIONE DEI TRENI.

Alle stazioni che, mediante una regolare composizione di determinati treni merci, semplificheranno e diminuiranno nei transiti successivi il lavoro di manovra per scomposizione e ricomposizione dei convogli, accelerando così la resa dei trasporti e migliorando l'utilizzazione e la circolazione del materiale, verrà concesso il premio di L. 0,10 per ogni carro carico o vuoto che entrerà regolarmente in composizione ai treni stessi.

Per alcuni treni specializzati, da stabilirsi dal Servizio movimento, il premio sopra indicato potrà essere corrisposto nella misura di L. 0,20 per carro.

Le norme che dovranno regolare il raggruppamento dei carri che costituiscono la composizione dei treni per la quale si concede il premio, nonchè le stazioni che vi potranno concorrere verranno stabilite, ad ogni cambiamento d'orario, dal Servizio movimento, su proposta delle Divisioni movimento.

### Premio V — CARICO AI PORTI.

Per il carico dei carri ai porti sono corrisposti i premi seguenti:

| Premio per carri caricati | Carri caricati in complesso a ..... | Quantità minima dei carri caricati non premiabile | Stazioni fra le quali viene ripartito il premio |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| L. 1.50 | S. Benigno<br>S. Limbania<br>Genova P.<br>Genova P. C.<br>Genova Molo Vecchio | 800 | S. Benigno, S. Limbania, Genova Principe, Genova Piazza Caricamento, Genova Piazza Brignole, Genova Molo Vecchio, Campasso, Sampierdarena, Ronco. |

La liquidazione del premio si farà in base al quantitativo complessivo dei carri caricati negli scali indicati alla colonna 2 nei giorni lavorativi di una settimana, diminuito di tante volte il numero dei carri indicato alla colonna 3, quanti sono i giorni lavorativi compresi nella settimana stessa. La rimanenza rappresenterà il quantitativo dei carri da prèmiare. Per giorni lavorativi s'intendono quelli dichiarati tali dalle Autorità locali portuali.

Il premio, liquidato come sopra, verrà ripartito fra le stazioni indicate nella colonna 4 alle quali, a giudizio del Servizio Movimento, potranno essere aggiunte altre stazioni o scali.

Con l'approvazione del direttore generale, in base alle variazioni della potenzialità di carico e d'inoltro del porto, potrà essere aumentata la cifra del carico minimo indicato alla colonna 3 e congruamente aumentato il premio unitario indicato alla colonna 1.

Pure con l'approvazione del direttore generale, il premio potrà ssere esteso ad altri porti, quando a suo giudizio, ciò sia ritenuto opportuno. In tal caso saranno stabiliti per ciascun porto il quantitativo minimo di carri caricati non premiabili ed il premio da corrispondersi per ciascun carro caricato in più di detto quantitativo.

Per il porto di Savona continuerà ad essere corrisposto al personale dipendente dal Servizio movimento, il premio V, di cui all'Ordine generale di servizio n. 161-1889 del ex Società per le strade ferrate del Mediterraneo; e ciò fino a quando al porto stesso

non saranno estese, con approvazione del direttore generale le norme del presente Ordine di servizio.

## RIPARTIZIONE DEI PREMI.

La ripartizione dei premi II, III, IV verrà fatta sulla base delle quote-parti che risultano dalla seguente tabella.

Anche la ripartizione del premio V verrà fatta in base alle quote-parti stabilite dalla tabella stessa; però il Servizio movimento resta autorizzato a ridurre, per alcune stazioni o scali che concorrono al premio, le quote-parti stabilite, tenuto presente il lavoro che in esse stazioni o scali viene disimpegnato e le altre speciali condizioni di servizio che possono giustificare una minor partecipazione al premio globale.

| Agenti che possono concorrere ai premi | | Quote spettanti a ciascun agente |
|---|---|---|
| Capo stazione | titolare | 10.— |
| | in sott'ordine fuori turno | 9. 5 |
| | in sott'ordine | 8. 5 |
| Capo Gestione | delle gestioni autonome (titolare) | 10.— |
| | in sott'ordine o delle gestioni non autonome | 8. 5 |
| Capo telegrafista | | 8. 5 |
| Sotto-capo | | 7.— |
| Applicato | | 7.— |
| Commesso | | 7.— |
| Assistente | | 7.— |
| Manovratore capo | | 7.— |
| Deviatore capo | | 7.— |
| Capo squadra manovratori | | 7.— |
| Capo squadra deviatori | | 7.— |
| Manovratore | | 5.— |
| Deviatore | | 5.— |
| Manovale | | 5.— |
| Conduttore capo | Personale appartenente alle squadre trasbordatori | 10.— |
| Conduttore principale | | 9. 5 |
| Conduttore addetto alle scritturazioni | | 8. 5 |
| Manovali addetti ai trasbordi | | 7.— |

Altri agenti, anche non rivestiti delle qualifiche sopra indicate, potranno concorrere alla compartecipazione dei premi, quando,

a giudizio esclusivo del servizio movimento, ciò venga consigliato da esigenze speciali di servizio.

La ripartizione dei premi, sulle basi sopra indicate, verrà fatta tra i soli agenti che ebbero effettivamente e direttamente ingerenza nelle operazioni per le quali i premi vengono concessi.

La ripartizione del premio spettante ad alcune categorie di personale potrà essere fatta, a giudizio del servizio movimento, anche tenuto conto del lavoro complessivo compiuto da tutti gli agenti che prestano servizio su determinate linee o gruppi di linee.

Le stazioni verranno private di tutto o parte del premio loro spettante qualora, per cause imputabili a trascuratezza del personale, si avverino giacenze di carri, avarie e danni al materiale ed attrezzi, non dovendo la concessione dei premi di cui trattasi prescindere dal buon andamento in genere del servizio che ha attinenza coll'uso dei veicoli, dei copertoni e degli attrezzi di carico.

Quelle stazioni che, nell'intento di percepire indebitamente o di aumentare il premio, ricorressero a mezzi dannosi al servizio oppure fornissero indicazioni errate, saranno private di parte o dell'intero importo dei relativi premi, e ciò indipendentemente dai provvedimenti disciplinari a carico degli agenti che si fossero resi colpevoli di tali irregolarità.

Le presenti disposizioni sostituiscono ed annullano quelle contenute nell'Ordine di servizio n. 33-1906 e tutte le altre disposizioni in vigore, comunque emanate, in merito allo stesso argomento.

A cura del servizio movimento verranno stabilite le norme di applicazione dei premi di cui trattasi.

Le presenti disposizioni andranno in vigore dal 1° aprile 1920.

---

## Ordine di servizio N. 24 (M. e C.).

### Cambiamento di nome della stazione di Mandela.

La stazione di *Mandela*, della linea Avezzano-Roma, assume la nuova denominazione di *Mandela-Sambuci*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), alle pagine 34 e 93 (tabella 99), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

## Ordine di servizio N. 25 (P.)

### Elezione dei delegati consultivi per le norme degli orari e turni di servizio.

Per la elezione dei delegati di categoria, che dovranno intervenire nel Consiglio d'amministrazione con voto consultivo per la compilazione delle norme intese a regolare la formazione degli orari e dei turni di servizio del personale, valgono le seguenti disposizioni:

1° Agli effetti della elezione dei delegati, il personale delle ferrovie dello Stato è suddiviso nei seguenti sette gruppi di categorie:

Gruppo 1ª. — PERSONALE D'OFFICINA E DI VERIFICA.

Capi tecnici.
Capi squadra operai.
Sotto capi squadra operai.
Operai di 1ª, 2ª e 3ª categoria.
Capi verificatori.
Verificatori.
Untori.
Manovali d'officina.
Deviatori d'officina.

Custodi capi d'officina.
Guardaportoni.
Custodi d'officina.
Capi squadra manovali.
Manovali.
Personale amministrativo.

GRUPPO 2°. — PERSONALE DEI DEPOSITI DI TRAZIONE.

Capi deposito.
Macchinisti treni a vapore.
Macchinisti treni elettrici.
Macchinisti tradotte e manovre.
Fuochisti.
Assistenti treni elettrici.
Capi squadra accenditori e manovali.
Capi squadra accudienti e manovali.
Fuochisti conduttori caldaie e motori.
Accenditori.
Accudienti.
Manovali.
Personale amministrativo.

GRUPPO 3°. — PERSONALE VIAGGIANTE.

Capi personale viaggiante.
Controllori viaggianti.
Conduttori capi.
Conduttori principali.
Conduttori.
Frenatori.
Manovali trasbordatori.
Personale amministrativo.

GRUPPO 4°. — PERSONALE DI STAZIONE:

Capi stazione.
Capi gestione.
Capi telegrafisti.
Sotto capi al movimento.

Sotto capi gestione.
Applicati in prova.
Capi fermata.
Commessi.
Assistenti di stazione.
Manovratori capi.
Deviatori capi.
Capi squadra manovratori.
Capi squadra deviatori.
Manovratori.
Deviatori.
Manovali.
Padroni (traghetto di Venezia).
Capi fuochisti »
Capi squadra »
Fuochisti »
Marinai »

GRUPPO 5°. — PERSONALE DEI MAGAZZINI.

Capi magazzino.
Capi gestione.
Sorveglianti.
Capi squadra.
Manovali.
Personale amministrativo.

GRUPPO 6°. — PERSONALE DI LINEA.

Sorveglianti.
Capi squadra cantonieri.
Guardiani.
Cantonieri.
Guardabarriere.

GRUPPO 7ª. — PERSONALE DEGLI UFFICI.

Segretari e Sotto Ispettori.
Controllori.
Segretari tecnici.
Applicati.
Aiutanti applicati.
Disegnatori.
Sorveglianti (Costruzioni).
Scrivane.
Scritturali.
Archivisti.
Aiutanti.
Uscieri.
Ripartitori di documenti.
Inservienti.

2° Ogni gruppo avrà tre delegati.

3° Sono elettori gli agenti delle ferrovie dello Stato provvisti delle qualifiche contemplate nei gruppi di cui al paragrafo 1°, che alla data delle elezioni abbiano conseguita la nomina a stabile od in prova, nonchè quelli del ruolo aggiunto.

Gli agenti che si trovano fuori della propria residenza amministrativa possono esercitare il loro diritto di voto nella località in cui si trovano nei giorni delle elezioni.

4° Le votazioni hanno luogo nelle sedi stabilite per l'elezione dei 5 rappresentanti del personale nel Consiglio d'amministrazione, e sotto la dirigenza del titolare dell'ufficio, deposito, stazione, magazzino, ecc., dove è istituita la sede di votazione, o di un suo delegato.

Il titolare od il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti, scelti fra gli elettori, quando per il numero e l'affluenza degli elettori ciò fosse necessario.

Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti; e dovranno poi essere date opportune disposizioni affinchè essi possano per turno prendere parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

5° All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

*a*) un esemplare del presente ordine di servizio;

*b*) le schede occorrenti per la votazione.

6° Ciascuna sede elettorale di cui al paragrafo precedente sarà dotata di elenchi degli elettori assegnati alla sede stessa, divisi per gruppi di categorie; elenchi che saranno compilati a cura dei Servizi, Uffici del capo compartimento, delegazioni d'esercizio e divisioni compartimentali.

Tali elenchi saranno affissi in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7° Le elezioni avranno luogo nei giorni 1 e 2 aprile p. v.

8° Il titolare di ogni ufficio od impianto presso cui funzioni una sede elettorale dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorre affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

9° Le operazioni di scrutinio sono effettuate dalle stesse Commissioni compartimentali e dalla Commissione centrale istituite in applicazione al R. D. 2 febbraio 1920, n. 131.

10° L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18, di ciascuno dei giorni 1 e 2 aprile 1920.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altra formalità. Peraltro ogniqualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuró alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni, che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla Commissione compartimentale.

11° Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione a stampa secondo un modello uniforme, e portano attaccato una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

12° Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda due candidati del gruppo di categoria cui egli appartiene.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

13° Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda nella quale avrà apposto, in penna, l'indicazione del gruppo di categoria cui l'elettore appartiene.

L'elettore, dopo essersi accertato che nella scheda sia stato scritto il numero del suo gruppo, si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato verificato il cognome indicato sulla cedolina depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

Gli agenti analfabeti possono farsi scrivere la scheda da un elettore di propria fiducia.

14ª Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto negli elenchi di cui al paragrafo 6°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo, e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti; e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla vota-

zione con procedura analoga a quella prevista dal primo comma del presente paragrafo.

15° Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza di elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente agli elenchi degli elettori da lui firmati e convalidati con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della commissione compartimentale.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 14° e che dipendano amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione trovasi la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione, e riportato chiaramente l'indirizzo: « *Alla Commissione compartimentale elettorale di* . . . . . . ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 14° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi pure in piego assicurato al presidente della Commissione del compartimento nel quale gli agenti sono elettori.

16° Trascorsi 4 giorni dalla votazione, i presidenti delle Commissioni compartimentali fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

17° La Commissione compartimentale appena ultimati i lavori di scrutinio per le elezioni dei 5 rappresentanti del personale nel Consiglio d'amministrazione inizierà quelli per le elezioni dei delegati di categoria.

La Commissione accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali; e nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La

Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego il presidente prima di immettere nelle varie urn o cassette destinate ai singoli gruppi di categorie le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 14° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

18° Compiuta la distribuzione delle schede nelle varie urne, per categoria, si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi un numero di nomi maggiore di due, quelli successivi al secondo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito e quelle che non portano la indicazione del gruppo di categoria.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede, decide la Commissione compartimentale, in via definitiva; in caso di mancata decisione si pronunzia inappellabilmente la Commissione centrale.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urna, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

10° Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati, distinti per gruppi di categoria, i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione compartimentale, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

20° La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, distinti per gruppi di categoria, in ordine di graduatoria, secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti, per ciascun gruppo di categorie, i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, e a parità di voti il candidato con maggior anzianità di servizio, da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 19 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri.

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Dell'avvenuta proclamazione, la Commissione centrale dà notizia alla Direzione generale.

A cura del Servizio Personale saranno trasmessi tempestivamente ai capi servizio, ai capi compartimento e ai delegati d'esercizio, perchè ne curino la distribuzione, un congruo numero di schede e del presente ordine di servizio.

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 11ª | Delegato | **D'Amico** Nicolò - segretario di 1ª cl. - Magazzino Palermo C. | Ritornato dalla missione in Libia, riprende le funzioni di delegato della 11ª cat. per la circoscrizione di Palermo. |
| 11ª | Id. | **Masera** cav. Remigio - applicato - Dep. comb. Cancello. | Cessa dalle funzioni temporanee di delegato per la circoscrizione di Palermo. |
| 17ª | Id. | **Ragazzi** cav. Giulio - capo deposito principale - Dep. loc. Rivarolo. | 18. 1. 920. Esonerato dal servizio. |
| 21ª | Deleg. suppl. | **Vela** Amedeo - operaio di 1ª cat. - Off. loc. Torino. | 1. 2. 920. Esonerato dal servizio. |
| 31ª | Rappresentante | **Bucci** Arturo Oreste - applicato - Staz. Foggia. | Dimissionario dalla carica di rappresentante della 31ª cat. e da delegato per la circoscrizione di Bari. |
| 31ª | Rappr. suppl. | **Colombo** Emilio - applicato - Staz. Greco Mil. | Nominato rappresentante della 31ª cat. |
| 31ª | Deleg. suppl. | **Posillipo** Filippo - applicato - Div. Mov. Bari. | Nominato delegato della 31ª cat. per la circoscrizione di Bari. |

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . . L. **4.00**

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . » **8.00**

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1º gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

Anno XIII - N. 12 18 Marzo 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(1352) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**

REGIO DECRETO 19 *febbraio* 1920, *n.* 154, *concernente il ruolo organico del personale della Direzione generale per la elettrificazione delle ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756;
Visto il decreto Luogotenenziale 23 aprile 1919, n. 669;
Visto il decreto legge 25 agosto 1919, n. 1582;
Visto il decreto legge 27 novembre 1919, n. 2460;
Visto il R. decreto 1 febbraio 1920, n. 94;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In applicazione dell'art. 13 del decreto legge 25 agosto 1919, n. 1582, sono approvati il ruolo organico e le variazioni nei ruoli di ragioneria e d'ordine di cui al decreto Luogotenenziale 25 aprile 1919, n. 669, per il personale della Direzione generale per la elettrificazione delle ferrovie, risultanti dalle unite tabelle A e B, vistate, d'ordine Nostro, dal ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari.

Per il trattamento economico del personale nel ruolo, di cui alla unita tabella A, valgono le disposizioni stabilite per il personale delle ferrovie di Stato.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1920, n. 58.

Art. 2.

L'inquadramento dei funzionari provenienti da altre amministrazioni nel ruolo organico di cui all'unita tabella A è fatto in base al grado equiparabile per le funzioni e relativa anzianità di grado.

I funzionari provenienti da altre amministrazioni ed iscritti sia in questo e sia negli altri ruoli organici del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, conservano anche per le loro famiglie tutte le concessioni di viaggio di cui godevano al momento del loro passaggio nei ruoli stessi.

Art. 3.

Inquadrati i funzionari provenienti da altre amministrazioni i posti di risulta che rimarranno vacanti nel ruola di cui alla unita tabella A e sino al grado 6 incluso, possono essere conferiti a norma dell'art. 13 del decreto legge 25 agosto 1919, numero 1582.

Gli altri posti e quelli di segretario amministrativo di ragioneria e di applicato di cui ai ruoli approvati col decreto luogotenenziale 23 aprile 1919, n. 669 e con la tabella B annessa al presente decreto, risultanti vacanti dopo l'applicazione dell'art. 1 del R. decreto 1 febbraio 1920, n. 94, possono essere conferiti agli avventizi che prestano lodevole servizio presso il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ed abbiano effettivamente esercitato le funzioni del grado al quale aspirano e dimostrato la capacità e l'idoneità necessaria a coprire i posti stessi.

Rimangono ferme le disposizioni dell'art. 1 secondo comma del citato R. decreto 1 febbraio 1920, n. 94. Della Commissione di cui all'art. 2 dello stesso R. decreto faranno parte il direttore generale per l'elettrificazione delle ferrovie e per il conferimento dei posti di ragioneria il capo ragioniere del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 4.

Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto agli stanziamenti occorrenti nel bilancio del Ministero dei trasporti marit-

timi e ferroviari per l'esercizio e per gli esercizi successivi prelevando le corrispondenti somme dai fondi autorizzati con l'art. 2 del decreto legge 25 agosto 1919, n. 1582.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chinque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — DE VIRO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

TABELLA *A*.

Ruolo organico del personale della Direzione generale per la elettrificazione delle ferrovie.

1° e 2° grado, direttore generale, numero dei posti 1;
3° grado capi divisione, id. 4;
4° grado, ispettori capi, id. 4;
5° grado, ispettori principali, id. 4;
6° grado ispettori, id. 12;
7° grado, segretari tecnici capi e qualifiche equipollenti, id. 3;
8° grado segretari tecnici principali, id. id. id., 3;
9° grado, segretari tecnici id. id. id., 4;
10° grado disegnatori ed aiutanti id. 6;
11° grado, uscieri capi id. 1.

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:

*Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.

TABELLA *B*.

Aumenti nel personale di ragioneria e d'ordine rispettivamente negli uffici della ragioneria centrale in dipendenza dei servizi per la elettrificazione e per quelli della Direzione generale per la elettrificazione delle ferrovie da apportarsi nelle tabelle *B* e *C* approvate con decreto luogotenenziale 23 aprile 1919, n 669

Ragionieri 9;
Applicati 10.

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:
*Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.

**REGIO DECRETO-LEGGE 11 *marzo* 1920, *n.* 254, *che dal* 20 *marzo* 1920 *prescrive l'anticipo dell'ora normale di* 60 *minuti primi a tutti gli effetti* (1).**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 10 agosto 1893, n. 490, riguardante l'adozione per l'Italia dell'ora del secondo fuso (ora dell'Europa centrale);

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalle ore 24 del venti marzo 1920, l'ora normale verrà anticipata di 60 minuti primi a tutti gli effetti.

Art. 2.

Tutte le autorità e tutti i capi di aziende pubbliche e private provvederanno perchè, nell'istante indicato dal precedente articolo, gli orologi siano portati a segnare l'una antimeridiana.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto fino a nuova disposizione, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 marzo 1920, n. 64.

## Ordine generale N. 2 (S.).

### Attribuzioni del Direttore generale dell'esercizio.

(Regio decreto 18 dicembre 1919, n. 2492 e Regio decreto-legge 2 febbraio 1920, n. 130).

Art. 1.

Il Direttore generale dell'esercizio ha alla sua immediata dipendenza i tre Servizi:

« Movimento e traffico » (proveniente dalla fusione dei Servizi Movimento e Commerciale);

« Materiale e trazione » (proveniente dalla fusione dei Servizi Trazione e Veicoli);

« Lavori ».

Il Direttore generale dell'esercizio dirige personalmente il Servizio Movimento e Traffico.

Art. 2.

Il Direttore generale dell'esercizio segue le istruzioni e le direttive dell'Amministratore generale e lo sostituisce nei casi di impedimento o di assenza.

Art. 3.

Il Direttore generale dell'esercizio:

*a*) dà incarichi e disposizioni ai capi compartimento ed agli ispettori superiori per quanto riflette l'esercizio, informandone l'Amministratore generale nei casi di maggiore importanza;

*b*) dispone i traslochi del personale dei Servizi dipendenti, di grado fino al 3° compreso, e propone gli spostamenti dei funzionari di grado superiore al 3°;

*c*) ordina il passaggio, dall'uno all'altro dei Servizi dipendenti, del personale di grado fino al 3° compreso, salva l'approvazione della Commissione superiore di avanzamento in caso che il passaggio importi definitivo cambiamento di ruolo;

*d*) per quanto riguarda l'esercizio si vale, in base alle di-

rettive dell'Amministratore generale, delle facoltà concesse a quest'ultimo dall'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, fatta eccezione soltanto per quanto è detto alle lettere sub *b*), *c*), *l*) e nei tre ultimi alinea dell'articolo stesso: si vale inoltre della facoltà concessa all'Amministratore generale dall'art. 31 sub *a*) della citata legge n. 429, modificata col R. decreto n. 728;

*e*) adotta ogni provvedimento atto ad intensificare la riparazione delle locomotive e dei veicoli, riferendone all'Amministratore generale;

*f*) emana a propria firma, nel bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato, gli ordini di servizio e le circolari concernenti l'esercizio;

*g*) firma gli atti, che rientrano nella sua competenza, colla indicazione « Il Direttore generale dell'esercizio ».

Art. 4.

Con successivi ordini generali verranno stabiliti i nuovi ordinamenti del Servizio Movimento e Traffico, del Servizio Materiale e Trazione e degli uffici compartimentali di quest'ultimo.

---

## Ordine generale N. 3 (S.).

### Attribuzioni del Capo Compartimento della Sicilia e del Capo della delegazione per l'esercizio delle ferrovie sarde dello Stato.

(Regio decreto 18 dicembre 1919, n. 2490).

Art. 1.

Nel compartimento di Palermo gli uffici compartimentali dell'esercizio (Divisioni movimento e traffico, materiale e trazione, lavori), le Officine locomotive e veicoli, l'Unità speciale « Esercizio ferrovie secondarie sicule », sono posti alle dipendenza del capo compartimento.

Art. 2.

Tutti i detti organi conservano, in quanto non sia diversamente disposto nel R. decreto 18 dicembre 1919, n. 2490, e nel presente ordine generale, il loro ordinamento e le proprie attribuzioni: così pure i rispettivi capi conservano le loro facoltà.

Nulla è egualmente innovato nell'ordinamento e funzionamento degli uffici dei Servizi centrali, distaccati in Sicilia, come pure del comitato d'esercizio e delle sezioni Lavori.

Art. 3.

Il capo compartimento della Sicilia dipende, per quanto concerne l'esercizio, direttamente dal Direttore generale dell'esercizio; ed oltre alle funzioni attribuitegli dal R. decreto 5 agosto 1912, n. 1906, ed ai poteri conferitigli dal R. decreto 18 dicembre 1919, n. 2490, ha anche le seguenti facoltà:

a) concessione dei congedi ordinari ai capi degli Uffici dipendenti, in quanto non richiedano sostituzione da parte dei Servizi;

b) concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale di propria giurisdizione di grado fino al 3° incluso, in quanto eccedano la competenza dei capi delle Divisioni, delle Officine e dell'Esercizio delle ferrovie secondarie, e non importino aumenti di spesa;

c) autorizzazione del lavoro straordinario e a cottimo del personale degli Uffici, richiesto da circostanze eccezionali e transitorie;

d) passaggi di agenti del grado 16° da un Servizio all'altro anche se apportino cambiamenti di qualifica o di ruoli, informandone i Servizi interessati;

e) designazione del funzionario che, in caso di impedimento o di assenza dell'Ingegnere capo dell'esercizio delle ferrovie secondarie, debba sostituirlo.

Art. 4.

Il capo compartimento della Sicilia:

a) esercita la facoltà di cui alla lettera a) dell'art. 2 del Regio decreto 18 dicembre 1919, n. 2490, impartendo, nei limiti delle

proprie attribuzioni, disposizioni locali o particolari, consone a quelle di massima emanate dal Direttore generale dell'esercizio, e comunicandole per norma ai Servizi interessati;

*b*) esercita la facoltà di cui alla lettera *b*) dell'art. 2 del citato decreto, provvedendo ai traslochi, entro il compartimento, del personale di grado fino al 5° incluso, che fa parte o è alla dipendenza degli Uffici compartimentali dell'esercizio, delle Officine e dell'Unità Esercizio ferrovie secondarie; e partecipando i traslochi stessi ai singoli Servizi interessati;

*c*) nel provvedere direttamente per i progetti, gli impianti, le riparazioni di materiale, gli appalti, le provviste, l'organizzazione dei servizi, l'assunzione di personale, e per quanto altro forma oggetto della propria gestione e delle proprie speciali attribuzioni, si uniforma alle disposizioni d'indole generale impartite o adottate dai Servizi dell'esercizio e centrali;

*d*) compila le note informative dei capi degli Uffici compartimentali e delle officine, rimettendole all'Amministratore generale pel tramite dei rispettivi capi dei Servizi dell'esercizio; nonchè quelle dell'Ingegnere capo di esercizio delle ferrovie secondarie, da rimettersi direttamente all'Amministratore generale;

*e*) emana a propria firma ordini e circolari interni per quanto di propria competenza e in armonia a quanto è detto nei punti *a*) e *c*) del presente articolo;

*f*) presenta all'Amministratore generale le proposte e gli elementi per le assegnazioni, nel bilancio preventivo dei fondi di cui al punto *c*) dell'art. 2 del citato Regio decreto 18 dicembre 1919, n. 2490; ed in fine di ogni anno finanziario la relazione di cui all'art. 5 del decreto stesso;

*g*) corrisponde direttamente con le pubbliche autorità, con le altre amministrazioni e con i terzi per affari di propria competenza, e con i capi degli Uffici compartimentali della rete e degli uffici distaccati in genere, per ciò che riguarda gli ordinari rapporti di servizio con gli Uffici stessi.

*h*) firma gli atti di competenza con l'indicazione « Il Capo compartimento ».

### Art. 5.

Le Divisioni, le Officine e la Unità Esercizio ferrovie secondarie da una parte, e i Servizi dell'esercizio o centrali dall'altra,

continuano a corrispondere normalmente fra loro per tutte le pratiche ordinarie di natura tecnica speciale di ciascun Servizio, a meno che il capo compartimento non ritenga di avocarne a sè la trattazione diretta coi Servizi stessi.

Invece per le pratiche, che rivestano particolare importanza o che interessino più Servizi, il capo compartimento corrisponde coll'Amministratore generale o, seconda competenza, col Direttore generale dell'esercizio, servendosi di massima per tale corrispondenza degli Uffici compartimentali, secondo opportune norme interne.

Art. 6.

Il capo della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie sarde dello Stato è all'immediata dipendenza dell'Amministratore generale e, per quanto concerne l'esercizio, del Direttore generale dell'esercizio.

In caso di assenza od impedimento sarà sostituito dal funzionario, che verrà designato dall'Amministratore generale.

Art. 7.

In armonia alle disposizioni dell'ordine generale n. 9 del 1919, sono provvisoriamente mantenuti per le ferrovie della Sardegna gli ordinamenti e i regolamenti d'esercizio interni, vigenti all'epoca del riscatto.

Il capo della Delegazione studierà e proporrà al Direttore generale dell'esercizio le disposizioni per la graduale applicazione degli ordinamenti e regolamenti di esercizio vigenti nelle ferrovie dello Stato.

Art. 8.

Il Capo della Delegazione ha alla sua dipendenza tutto il personale stabile, in prova ed avventizio, addetto all'esercizio e agli Uffici esistenti nell'isola, di cui l'ordine generale n. 9 del 1919.

Art. 9.

Tutte le attribuzioni e facoltà che sono attribuite alle Divisioni Movimento e Traffico, Materiale e Trazione, Lavori, alle Officine locomotive e veicoli, alle Sezioni distaccate Lavori, ed ai

loro Capi, vengono, con riserva di quanto venisse stabilito nell'ordinamento definitivo di cui all'art. 7, conferite al capo della Delegazione della ferrovie sarde dello Stato, oltre a quelle del Regio decreto 18 dicembre 1919, n. 2490, e alle seguenti altre facoltà:

*a*) concessione di congedi ordinari ai capi degli Uffici dipendenti, in quanto non richiedano sostituzione da parte dei Servizi;

*b*) concessione di congedi straordinari senza paga fino a 3 mesi al personale di propria giurisdizione di grado fino al 5° incluso, in quanto non importino aumento di spesa;

*c*) autorizzazione del lavoro straordinario e a cottimo del personale dipendente, che sia richiesto da circostanze occasionali e transitorie;

*d*) passaggi di agenti del grado 16° da un Servizio all'altro, anche se apportino cambiamenti di qualifica e di ruolo, informandone i Servizi interessati.

Le attribuzioni e facoltà, stabilite per le Sezioni Lavori, possono essere dal capo della Delegazione demandate ad Uffici dipendenti distaccati e loro capi.

Fino al 1° luglio 1920, in cui i regolamenti e le disposizioni vigenti pel personale delle ferrovie dello Stato verranno, a termini dell'art. 6 del R. decreto 21 dicembre 1919, n. 2550, estesi anche alle ferrovie sarde, tutte le attribuzioni e facoltà sopra indicate, che vi abbiano attinenza, saranno adattate ai regolamenti provvisori del personale vigenti in Sardegna.

Art. 10.

Il Capo della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie sarde dello Stato:

*a*) esercita la facoltà di cui alla lettera *a*) dell'art. 2 del R. decreto 18 dicembre 1919, n. 2490, impartendo, nei limiti delle proprie attribuzioni, disposizioni locali o particolari consone a quelle emanate dal Direttore generale dell'esercizio, e comunicandole per norma ai Servizi;

*b*) comunica ai Servizi interessati i traslochi di propria competenza;

*c*) nel provvedere per i progetti, gl'impianti, le riparazioni di materiale, gli appalti, le provviste, le organizzazioni dei servi-

zi, l'assunzione di personale, e per quanto altro forma oggetto della propria gestione e delle proprie speciali attribuzioni, si uniforma alle disposizioni d'indole generale impartite o adottate dai Servizi dell'esercizio e centrali;

*d*) compila le note informative dei capi degli Uffici dipendenti, rimettendole all'Amministratore generale per il tramite dei Servizi, ai quali detti funzionari saranno assegnati;

*e*) emana a propria firma ordini e circolari interni per quanto di propria competenza e in armonia a quanto è detto nei punti *a*) e *c*) del presente articolo;

*f*) presenta all'Amministratore generale le proposte e gli elementi per le assegnazioni, nel bilancio preventivo dei fondi di cui al punto *c*) dell'art. 2 del citato R. decreto 18 dicembre 1919, numero 2490; ed in fine di ogni anno finanziario, insieme con la relazione di cui all'art. 5 del decreto stesso, presenta all'Amministratore generale tutti gli elementi per tenere in evidenza gli introiti e le spese dell'esercizio delle ferrovie di Sardegna, come dall'art. 3 del R. decreto 21 dicembre 1919, n. 2550.

Art. 11.

Il Capo della Delegazione per l'esercizio della ferrovie sarde dello Stato, per gli affari che eccedono dalle proprie facoltà, corrisponde direttamente coi singoli Servizi dell'esercizio e centrali, ricevendo da essi istruzioni: per gli affari aventi particolare importanza o interessanti più Servizi, corrisponde direttamente, secondo competenza, coll'Amministratore generale o col Direttore generale dell'esercizio.

Il Capo della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie sarde dello Stato corrisponde direttamente anche colle pubbliche aurità, colle Amministrazioni e coi terzi per affari di propria competenza e con i capi degli Uffici compartimentali della rete e degli Uffici distaccati in genere, per ciò che riflette gli ordinari rapporti di servizio cogli uffici stessi.

Firma gli atti di competenza coll'indicazione «Il Capo della Delegazione».

## Ordine di servizio N. 26 (C.)

**Contabilità viaggiatori e bagagli.**

La contabilità viaggiatori, mod. C[I]-212, con relativi riassunti, e quella bagagli, mod. C[I]-265, nonchè gli altri documenti giustificanti il debito ed il credito delle due gestioni, specificati nell'attuale prospetto mod. C[I]-307, dovranno, da ora innanzi, esser compilati e rimessi al Controllo a periodi *bimestrali*, a cominciare dal corrente bimestre marzo-aprile, e successivamente pei bimestri maggio-giugno, luglio-agosto, ecc.

Anche il detto prospetto mod. C[I]-307 dovrà essere rimesso bimestralmente per la gestione viaggiatori, redatto su nuovo stampato, che è stato predisposto in guisa da consentire la indicazione separata, per mese, dei relativi dati: per la gestione bagagli non si ritiene più necessario il prospetto del debito e credito e perciò le stazioni restano dispensate dalla sua compilazione.

La innovazione della contabilità bimestrale non si estende alla gestione telegrafi, per la quale resta immutata l'attuale periodicità mensile. Però anche per la contabilità dei telegrafi le stazioni restano esonerate dalla compilazione del prospetto del debito e credito.

Nulla resta variato per quanto riguarda i conti correnti moduli C[I]-501 e mod. C[I]-502, che dovranno continuare ad essere compilati per mese, in base ai dati risultanti dai conti correnti di gestione.

Il mod. C[I]-502 dovrà, come ora, essere rimesso mensilmente all'Ufficio contabilità prodotti.

A chiusura del bimestre, la contabilità viaggiatori e bagagli dovrà, come è evidente, corrispondere alla somma delle cifre mensili riportate sui conti correnti, mod. C[I]-501 e mod. C[I]-502.

Per effetto della compilazione bimestrale della contabilità viaggiatori potendo occorrere, specie per le stazioni importanti, un maggior spazio per la registrazione dei biglietti facoltativi nei diversi prospetti, si sta provvedendo alla stampa dei relativi fogli

intercalari, unificati, per quanto è possibile, in modo che si possano adattare alle diverse esigenze; e precisamente un foglio da servire di supplemento ai prospetti III, IV, XXVIII, XXIX, XXXI, XXXIII; un altro ai prospetti XV, XVI e XXXV; un terzo al prospetto XXXVI; un quarto al prospetto XVII ed un quinto al prospetto V.

La prima fornitura del nuovo prospetto del debito e del credito mod. C[1]-307 verrà fatta a tutte le stazioni dell'Ufficio contabilità prodotti, il quale provvederà pure alla prima fornitura dei citati fogli di supplemento ai prospetti delle contabilità a quelle stazioni che gliene faranno richiesta; successivamente le stazioni dovranno farne richiesta al competente magazzino stampe.

Le stazioni che usano la contabilità mod. C[1]-213 di formato grande per la registrazione dei biglietti a serie fissa per cinquina, dovranno convertire tale registrazione in decadale, correggendo, fino a ristampa, la relativa dizione, cioè in I, II, III, IV, V e VI decade.

Anche il riepilogo mod. C[1]-244-*bis* delle esazioni suppletorie in treno dovrà redigersi a periodi bimestrali, opportunamente adattando lo stampato nella 1ª colonna, indicante i giorni cui si riferiscono le esazioni stesse.

Il detto riepilogo dovrà essere consegnato alla gestione viaggiatori non più tardi del 3° giorno dalla chiusura del bimestre.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 15, 16 *e* 22.

---

## Ordine di servizio N. 27 (M. C.)

### Abilitazione di Prenestina (posto di movimento) al servizio merci P. V.

Dal giorno 22 marzo 1920 il posto di movimento di *Prenestina*, sulla linea Roma-Sulmona, viene abilitato ai trasporti in arrivo e in partenza a piccola velocità ordinaria a carro completo,

in servizio interno e cumulativo italiano, diretti o spediti dalla *Società Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani*, con applicazione delle tasse calcolate in base alla distanza stabilita per la stazione di Portonaccio, per i trasporti dà e per la linea di Sulmona, e di Cervara di Roma, per quelli da e per tutte le altre linee, senza bisogno della preventiva autorizzazione.

Il posto di movimento di Prenestina eseguirà il versamento degli introiti alla Cassa di Roma tuti i giorni, cioè con la periodicità di cui la lettera *A* dell'elenco annesso all'ordine di servizio 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

*Allegato all'ordine di servizio N. 27–1920.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) si dovrà a pagina 12 cambiare in carattere minuscolo il nome di Prenestina e a pagina 16 modificare nel modo seguente la nota (39):

(39) Il posto di movimento di Prenestina è abilitato ai trasporti in arrivo e in partenza a carro completo a piccola velocità per conto della « Società Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 47, fra Premosello e Presenzano inserire:

Prenestina/Roma-Sulmona/ Roma / 1° Roma /Roma/99/—/—/—/—/0(11)/—/—/—/—/—/—/—/—/—/ e riportare a pie' della pagina stessa la seguente nota:

(11) Limitatamente ai trasporti in arrivo ed in partenza a carro completo per conto della Società Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani, con applicazione delle tasse calcolate in base alla distanza stabilita per la stazione di Portonaccio per i trasporti da e per la linea di Sulmona e di Cervara di Roma per quelli da e per tutte le altre linee, senza bisogno della preventiva autorizzazione.

— A pagina 93, nella tabella (99) *Roma-Sulmona* inserire fra i nomi di Roma Termini e Porta Maggiore e quello di Cervara di Roma il nome di Prenestina con le seguenti distanze effettive dalle stazioni e case cantoniere delle linea:

| Stazione | | Km. |
|---|---|---|
| Roma Termini e Porta Maggiore | Km. | 4 |
| Cervara di Roma | » | 5 |
| Salone | » | 9 |
| Lunghezza | » | 12 |
| Bagni | » | 17 |
| Montecelio S. Angelo | » | 23 |
| Palombara Marcellina | » | 31 |
| Tivoli | » | 36 |
| S. Polo dei Cavalieri | » | 41 |
| Castel Madama | » | 44 |
| Vicovaro | » | 47 |
| Mandela | » | 51 |
| Cineto Romano | » | 54 |
| Roviano | » | 59 |
| Arsoli | » | 62 |
| Riofreddo | » | 65 |
| Oricola Pereto | » | 67 |
| Carsoli | » | 71 |
| Colli di Monte Bove | » | 78 |
| Sante Marie | Km. | 84 |
| Tagliacozzo | » | 88 |
| Villa S. Sebastiano | » | 93 |
| Scurcola Marsicana | » | 96 |
| Cappelle Magliano | » | 99 |
| Avezzano | » | 104 |
| Paterno | » | 108 |
| Celano | » | 115 |
| Aielli | » | 118 |
| Cerchio | » | 120 |
| Collarmele | | 124 |
| Pescina | » | 129 |
| Carrito Ortona | » | 134 |
| Cocullo | » | 139 |
| Goriano Sicoli | » | 145 |
| Prezza | » | 152 |
| Anversa Scanno | » | 159 |
| Bugnara | » | 163 |
| Sulmona | » | 169 |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* **27-1920.**

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 46, fra Premosello e Presenzano, si dovrà inserire il nome di Prenestina e di contro nella penultima ed ultima colonna, si dovranno esporre, rispettivamente, i numeri 90 e 263 con il richiamo * *. A pie' della pagina stessa si dovrà riportare la seguente nota:

* * Distanza virtuale.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 10, fra i nomi di Premosello e Presenzano trascrivere:

Prenestina 60/15 *bis*

— a pagina 60, fra i nomi di Roma Porta Maggiore e Cervara di Roma trascrivere:

/15 *bis*/Prenestina

indicandovi la distanza ed il relativo istradamento a seconda di quanto è qui appresso stabilito:

Per i prontuari delle stazioni di San Martino in Pensilis e Guglionesi Portocannone, e di quelle appartenenti alle linee Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo ed ai tronchi Pedaso-San Severo, Chieti-S. Demetrio de' Vestini, Cervara di Roma-Bugnara, Sulmona Introdacqua-Avellana, Capistrello-Balsorano la distanza per Prenestina dovrà essere quella attualmente indicata per Portonaccio.

Per i prontuari delle stazioni di Paganica, Porto San Giorgio, Rignano Garganico, S. Elpidio a Mare, Sora e Vastogirardi la distanza e l'istradamento riguardante Prenestina dovranno essere rilevate dal seguente prospetto:

| STAZIONI | Istradamento | Distanza<br>—<br>Km. |
|---|---|---|
| Paganica | 160 | 230 |
| Porto San Giorgio | 45 | 333 |
| Rignano Garganico | 114 | 405 |
| S. Elpidio a Mare | 121 – 3 – 135 | 336 |
| Sora | 14 | 163 |
| Vastogirardi | 89 – 30 – 135 | 260 |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 27-1920.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni della rete la distanza e l'istradamento di cui sopra dovranno essere quelli stessi indicati per la stazione di Cervara di Roma, tenendo presente che per le stazioni provviste di due prontuari, uno con le distanze effettive e l'altro con le distanze virtuali, la distanza per Prenestina dovrà essere quella indicata per Cervara di Roma in quest'ultimo prontuario.

Avvertesi infine che la distanza per Prenestina deve essere seguita dal richiamo (*), riportando in calce alla pagina, in cui la distanza stessa viene esposta, la seguente nota:

(*) Distanza virtuale.

---

## Ordine di servizio N. 28 (C.).

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari da Praja a Castelnuovo Vallo » con sede in Sapri, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167/1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

## Circolare N. 10 (S. L.)

### Avvocato presso il Compartimento di Bologna - Invio delle citazioni.

In relazione all'art. 11 n. 2 dell'Ordine generale sull'ordinamento del Servizio Legale n. 2-1914, si avverte che fino a nuova disposizione, l'avvocato presso il compartimento di Bologna è incaricato, in via generale, della rappresentanza e della difesa dell'Amministrazione nelle cause di trasporto che vengono portate avanti le magistrature di Bologna e delle preture finitime, soggette alla giurisdizione del tribunale di detta città. Gli atti giudiziali, pertanto, relativi alle cause di cui sopra, notificati al capo stazione e ai capi-gestione di Bologna, nonchè ai capi delle stazioni comprese tra Bologna e Castelfranco (inclusa), tra Bologna e Crevalcore (inclusa), tra Bologna e Galliera (inclusa), tra Bologna e Castel S. Pietro (inclusa) e tra Bologna e Porretta (inclusa), dovranno essere inviati direttamente all'avvocato presso il compartimento di Bologna.

---

## Circolare N. 11 (M. T. V. R.).

**Censimento generale di tutti i veicoli esistenti sulla rete dello Stato da eseguirsi nei giorni 8, 9 e 10 aprile 1920.**

Per accertare quale sia, dopo le vicende della guerra, l'effettiva consistenza — per quantità e tipo — del materiale rotabile sulla rete, nei giorni 8, 9 e 10 aprile verrà eseguito un censimento generale di tutti i veicoli.

L'inventario avrà inizio alle ore 10 dell'8 aprile e terminerà alle 24 del 10. Esso viene eseguito per tre giorni consecutivi perchè nessun veicolo sfugga al censimento.

L'inventario deve essere fatto per *sigla* (amministrazione o ditta proprietaria del veicolo) *serie* (tipo del veicolo) e *numero di servizio*.

1. *Ufficio che presiede l'inventario.* — La Delegazione del materiale mobile di Milano (riparto inventario) è incaricata della distribuzione degli stampati, dell'esame e coordinamento dei dati inventariali, nonchè di tutte le pratiche inerenti all'inventario.

2. *Materiale da inventariare.* — Debbono essere inventariati tutti i veicoli, *nessuno escluso*, carichi e vuoti, buoni e guasti, a scartamento normale e ridotto, appartenenti all'amministrazione ferroviaria di Stato, a privati, ad altre amministrazioni italiane ed estere, tanto se giacenti sui binari delle stazioni, degli scali o fuori stazione, nei raccordi, cave, magazzini, depositi, officine di Stato e private, squadre rialzo, ecc., quanto se in composizione a treni.

Per facilitare le operazioni inventariali dei veicoli F. S., sul legato *A* sono stati riprodotti le serie ed i numeri di servizio dei diversi gruppi che costituiscono il nostro parco.

3. *Contrassegni per i veicoli inventariati.* — L'esistenza dei veicoli viene accertata mediante l'applicazione di etichette sui longaroni di ciascun veicolo in ognuno dei tre giorni dell'inventario

e l'inscrizione della rispettiva sigla, serie e numero di servizio su appositi prospetti.

Le etichette sono a colori differenti e cioè:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *bianco* | per l'inventario | del giorno | 8 | aprile. |
| *rosa* | id. | id. | 9 | id. |
| *giallo* | id. | id. | 10 | id. |

Una quarta etichetta di colore azzurro verrà utilizzata nei casi e con le modalità di cui al punto 4.

Le etichette, ad eccezione di quella di colore azzurro, portano stampato il giorno dell'inventario cui si riferiscono ed hanno un apposito spazio sul quale deve essere impresso il timbro ad umido della stazione, scalo, officina o squadra di rialzo che le applica.

Dalle *ore* 10 *alle* 24 dell'8 aprile si usano le etichette di colore *bianco*.

Dalle *ore* 0 *alle* 24 del 9 aprile, le etichtte di colore *rosa*.

Dalle *ore* 0 *alle* 24 del 10 aprile, le etichette di colore *giallo*.

In altri termini: in ciascuno dei giorni 8, 9 e 10 deve essere usata l'etichetta che si riferisce alla giornata dell'inventario, riportata sull'etichetta stessa; ciò anche quando i veicoli da inventariare siano privi dell'etichetta che avrebbe dovuto esservi incollata il giorno precedente.

Le etichette devono essere incollate ai due lati dei veicoli, e precisamente sui longaroni, per difenderle dalla pioggia; in modo ben visibile senza coprire le marcature di qualsiasi specie.

Quella di color bianco del giorno 8 va applicata verso l'estremità destra dei longaroni in modo da lasciare spazio sufficiente per incollarvi alla sua sinistra quella di colore rosa del giorno 9 ed alla sinistra di quest'ultima quella di color giallo del giorno 10.

4. *Etichette di colore azzurro.* — Per inventariare, al ritorno sulla nostra rete, dopo il giorno 10, il materiale che nei giorni 8, 9 e 10 aprile si troverà su altre ferrovie italiane od estere, si farà uso di un'etichetta di colore *azzurro*, che sarà distribuita a tutte le stazioni di contatto con altre ferrovie.

L'etichetta azzurra non porta data: essa deve essere esposta a mano e corrispondere al giorno della restituzione del veicolo.

Sull'etichetta deve, inoltre, essere impresso il timbro ad umido della stazione.

Potendo verificarsi il caso che qualche veicolo giacente od in circolazione sulla rete di Stato nei giorni 8, 9 e 10, sfugga alle operazioni inventariali, si stabilisce che dal giorno 11 aprile al 31 maggio, la stazione che riscontrerà veicoli senza etichetta (bianca, rosa, gialla od azzurra) vi applicherà una etichetta *azzurra*, seguendo le norme di cui sopra.

A tal uopo le stazioni saranno fornite di una piccola scorta anche di dette etichette.

5. *Segnalazioni speciali per l'uso delle etichette azzurre.* — Di ogni applicazione di etichette di colore *azzurro* si deve informare la Delegazione materiale mobile di Milano (riparto inventario) con apposita nota listino portante il timbro della stazione, il numero di ciascun veicolo etichettato, la provenienza, il treno d'arrivo.

6. *Durata delle etichette.* — Le etichette (bianche, rosa, gialle, azzurre) devono rimanere incollate sui veicoli fino al 31 maggio 1920.

7. *Modalità per l'eseguimento dell'inventario.* — La constatazione dei veicoli in ciascuna colonna o treno deve essere fatta da due agenti, un registratore ed un etichettatore, cominciando da una estremità della colonna a proseguendo per ordine dallo stesso lato.

L'agente registratore segna esattamente sul libretto, mod. M-235, in modo chiaro e ben leggibile, la sigla dell'amministrazione proprietaria del veicolo, la lettera di serie ed il numero di servizio.

L'agente etichettatore, applica, nello spazio e nel modo anzi accennato, l'etichetta bianca, rosa o gialla a seconda del giorno cui si riferisce e che risulta stampata sull'etichetta stessa. Poi ripete a voce alta sigla, serie e numero del veicolo e l'altro agente si assicura che le indicazioni corrispondano a quelle da lui prima esposte sul libretto.

Giunti entrambi al termine della colonna, passano dall'altro lato per ripetere l'operazione in direzione contraria.

L'agente etichettatore deve quindi applicare l'etichetta a ciascun veicolo e ripetere a voce la sigla, serie e numero di servizio mentre l'agente registratore controlla che le indicazioni del veicolo corrispondano a quelle segnate sul libretto.

Ove da questo controllo risulti una qualche differenza, si deve accertare se le marche ed i numeri inscritti sul veicolo sono indentici da entrambi i lati; in caso affermativo, si correggono le indicazioni del libretto.

Qualora si riscontrino invece, delle marche e numeri non identici da entrambi i lati del veicolo, se ne prende nota per notificare con speciale rapporto, alla Delegazione materiale mobile di Milano (riparto inventario) le differenze riscontrate. Se il veicolo fosse in partenza si indicherà anche la destinazione ed il treno.

In questi casi, se la stazione è sede di personale di verifica, ne informa immediatamente anche quest'ultimo per le comunicazioni al proprio Servizio.

Fra il materiale da inventariare vi sono parecchie migliaia di veicoli esteri che portano la vecchia marca barrata, la sigla F. S., con le vecchie serie e numeri inalterati ed il distintivo (B) *bottino di guerra* in bianco.

Per questi veicoli gli agenti registratori devono riportare sui libretti la vecchia marca o nome dell'Amministrazione proprietaria, la serie, il numero di servizio e la marca (B).

Ogni libretto, che la stazione conserverà in atti, deve essere numerato progressivamente e portare la firma del rispettivo agente, il quale risponde dei dati in esso contenuti.

8. *Veicoli avariati di incerta identificazione.* — Qualora fra i veicoli da inventariare se ne riscontrino di quelli deteriorati in modo che riesca incerta la loro identificazione, eseguito l'etichettamento, la stazione chiamerà il concorso del personale di verifica. Se questo non esiste, ne farà oggetto di apposito rapporto alla Delegazione materiale mobile di Milano, dando al riguardo tutti quei ragguagli che possono servire alla identificazione, come, ad esempio, se e quali punzonature esistono sui longaroni, il colore della verniciatura, somiglianza nel tipo ad altri veicoli esteri o nazionali, ecc.

9. *Prospetti inventariali.* — Tutti i dati esposti dagli agenti registratori sui libretti vanno riportati ogni giorno su appositi prospetti.

Ciascuna stazione compila per ognuno dei detti giorni due prospetti diversi e cioè:

*a)* pei veicoli F. S. carrozze, bagagliai, postali, cellulari e carri, compresi quelli di proprietà privata inscritti nel parco F. S. ed i carri esteri marcati F. S. con numero preceduto da uno zero e quelli già appartenenti alla Ferrovia Marmifera di Carrara, marcati F. S., con numero preceduto da due zeri;

*b)* pei veicoli di altre Ferrovie italiane ed estere e di quelli marcati F. S. col distintivo (B), nonchè quelli esteri con numero preceduto da tre zeri.

Raccomandasi alle stazioni di raggruppare i veicoli per serie, distinguendo i veicoli esteri secondo la serie reale di essi.

Ogni prospetto deve essere distinto da numero progressivo a cominciare dall'1.

Anche la compilazione dei prospetti deve essere fatta da due agenti e precisamente dall'agente che ha riportati gli elementi sul libretto mod. M.-235 il quale legge le marche ed i numeri dei veicoli sui libretti inventario, e da un altro agente, che riporta i relativi dati sui prospetti, ripetendoli a voce alta, affinchè il primo possa controllarne l'esattezza.

I prospetti, anche se negativi, devono essere spediti alla *rispettiva Delegazione del materiale mobile di Milano e di Napoli* entro la giornata successiva a quella della data dell'inventario cui si riferiscono.

Nelle stazioni principali *è fatto obbligo ai capi stazione titolari, ai capi gestione autonomi, o ad un capo stazione in sott'ordine appositamente delegato di dirigere e sorvegliare le operazioni e firmare i prospetti.* Nelle altre tale incombenza spetta al titolare od a chi lo sostituisce per assenza.

10. *Veicoli in viaggio.* — Debbono essere inventariati anche i veicoli in viaggio.

L'applicazione delle etichette e la registrazione dei veicoli verranno fatte nella prima stazione in cui il treno ha *per orario* la fermata di almeno un'ora; mancando tale fermata, dette operazioni dovranno essere eseguite dalla stazione terminale.

I Conduttori capo nei giorni 8, 9 e 10 aprile, avranno cura di rilevare i veicoli viaggianti privi delle etichette inventariali per segnalarli alla prima di dette stazioni.

11. *Veicoli giacenti nelle squadre rialzo e nelle officine.* — All'inventario dei veicoli esistenti nelle squadre rialzo aventi appositi binari, nonchè di quelli giacenti nelle officine dell'Amministrazione e private, e parchi annessi, provvedono direttamente le officine e le squadre, seguendo le norme di cui sopra.

Le stazioni si assicureranno che tale etichettamento venne eseguito e per quelli che usciranno dopo il giorno 10 aprile sprovvisti di etichette, vi applicheranno l'etichetta azzurra.

12. *Veicoli giacenti nei raccordi, magazzini, cave, ecc.* — Pei veicoli giacenti nei binari fuori stazione, nei raccordi dei privati, nelle cave, nei depositi, magazzini e locali alla dipendenza dei diversi Servizi, in temporanea o definitiva consegna a questi ultimi provvedono le stazioni.

A tale scopo i dirigenti prenderanno in tempo debito gli accordi opportuni colle Ditte, coi capi deposito, magazzinieri, assistenti ai lavori, ecc.

13. *Veicoli giacenti nelle stazioni di contatto con altre ferrovie.* — L'inventario dei veicoli F. S., dei veicoli privati iscritti nel parco F. S. e di quelli esteri marcati F. S. (B) giacenti nei giorni 8, 9 e 10 aprile nelle stazioni di contatto con altre Ferrovie, italiane od estere, deve essere eseguito a cura del nostro personale, cui spetta eziandio nei giorni successivi — dall'11 aprile al 31 maggio — l'applicazione delle etichette azzurre sui veicoli che ritornano sulla rete di Stato.

× × ×

Il buon esito dell'inventario — la cui importanza non può sfuggire — è affidato alle cure ed alla diligenza dei Capi stazione titolari e dei Capi delle gestioni autonome, i quali adibiranno a questo lavoro agenti con calligrafia chiara e pratici di marche e sigle dei veicoli, dando loro tutte le necessarie istruzioni e guidandoli nelle operazioni inventariali.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 31, 32, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *e* 46.

*Allegato* **A** *alla Circolare n.* 11–1920.

**Marche di Serie e numeri dei veicoli F. S., di proprietà privata e di altre Amministrazioni italiane ed estere, inseritti nel parco F. S.**

## *a)* Veicoli F. S.

| | Tipo dei veicoli | Serie | Numeri di servizio dal | Numeri di servizio al |
|---|---|---|---|---|
| Carrozze | Carrozze Reali (bagagliai compresi) | | 1 | 99 |
| | Saloni e saloncini | S, SI, ASI | 100 | 499 |
| | Carrozze speciali | AF, ABLI, ABM, AMI | 500 | 999 |
| | » di I classe | A, AI, AO, AT | 10.000 | 19.999 |
| | » di II » | B, BI, BO, BT | 20.000 | 29.999 |
| | » di III » | C, CI, CI, CT | 30.000 | 46.999 |
| | » di IV » e cellulari | E, K | 47.000 | 48.999 |
| | » miste di I e II classe | AB, ABI, ABT | 50.000 | 59.999 |
| | » » diverse | ABDT, RAC, ACI, ACT, ADUT, AD, ADT BCDT, ABDI, ABCT; BC, BCT, BU, CDUT, CU, VI. CDUI | 60.000 | 69.999 |
| Bagagliai e Postali | Bagagliai | D, DI, DI, DT, DWI | 80.000 | 89.999 |
| | » - posta | DU. DUI, DUT | 90.000 | 97.999 |
| | » con compart. per merci | DF, DH | 98.000 | 99.999 |
| | Carrozze postali | US, UI, UM, UP | 49.000 | 49.999 |
| Carri | Carri coperti per merci e derrate | F, FD, FI | 100.000 | 199.999 |
| | » » » bestiame | G | 200.000 | 299.999 |
| | » » merci | H | 300.000 | 399.999 |
| | » scoperti a sponde alte | L | 400.000 | 499.999 |
| | » serbatoi | M | 500.000 | 599.999 |
| | » scoperti a sponde basse | P | 600.000 | 699.999 |
| | » » con bilico | Q | 700.000 | 799.999 |
| | » speciali | VI, V, GRU | 800.000 | 899.999 |

Segue *Allegato* **A** *alla Circolare n.* 11-1920.

| Tipo dei veicoli | Serie | Numeri di servizio | |
|---|---|---|---|
| | | dal | al |
| ***b*) Veicoli di proprietà privata inscritti nel parco F. S.** *(compresi quelli di altre Amministrazioni dello Stato).* | | | |
| Carrozze postali | U, UM, UP | 1.000 | 8.999 |
| Carrozze cellulari e staz. mobili disinf. | K, Vlo | 9.000 | 9.999 |
| Carri di proprietà privata e di varie Amministrazioni dello Stato | F, G, H, L, M, P, Q | 900.000 | 999.999 |
| Carri del Comm. combustibili nazionali | L | 9.900.000 | 9.999.999 |
| ***c*) Carri Austro-Ungarici e Germanici rimasti in Italia dall'inizio della guerra e marcati F. S.** | | | |
| Carri coperti per merci e derrate | F | 010.000 | 019.999 |
| » » » bestiame | G | 020.000 | 029.999 |
| » » » | H | 030.000 | 039.999 |
| » scoperti a sponde alte | L | 040.000 | 049.999 |
| » serbatoi | M | 050.000 | 059.999 |
| » scoperti a sponde basse | P | 060.000 | 069.999 |
| » » con bilico | Q | 070.000 | 079.999 |
| ***d*) Veicoli F. S. a scartamento ridotto.** | | | |
| Carrozze miste diverse | ACT, CDUT | 6.000 | 6.999 |
| Bagagliai - Bagagliai-posta | DUT | 9.000 | 9.999 |
| Carri coperti | G | 20.000 | 29.999 |
| » scoperti a sponde alte | L | 40.000 | 49.999 |
| » serbatoi | M | 50.000 | 59.999 |
| » scoperti a sponde basse | P | 60.000 | 69.999 |
| » » con bilico | Q | 70.000 | 79.999 |

## Circolare N. 12 (R.).

### Nuova proroga del termine per il cambio delle monete divisionali d'argento.

A seguito della circolare n. 30 (R) dello scorso anno (*Bollettino ufficiale*, n. 21, del 22 maggio 1919) si comunica che con R. decreto-legge 13 novembre 1919, n. 2461, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 7, del 10 gennaio 1920, è stato prorogato a tutto il 31 dicembre 1920, il termine utile per la presentazione al cambio delle monete divisionali d'argento.

---

## Circolare N. 13 (C.).

### Rilievi a debito da sostenersi in giudizio.

A parziale modificazione dell'articolo 24 delle « Norme per il servizio contabile del capo stazione », si prescrive che i rilievi per deficienza di tassa, da sostenere in giudizio, rimasti inesigibili presso le stazioni, siano dalle medesime trasmessi, entro i termini di tempo stabiliti, non più alle rispettive divisioni movimento, ma all'ufficio « Reclami merci » in Torino, se trattasi di trasporti in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, ed al « Controllo cumulativo merci » in Firenze, se trattasi di trasporti in servizio interno mare, diretto terrestre marittimo e cumulativo ferroviario con la Sardegna.

Nulla è variato nei riguardi della successiva trattazione dei rilievi stessi e della loro liquidazione contabile.

*Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 7 e 22.*

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

**(VERDE)**

## Ordine di servizio N. 2[v] (M.).

### Ora legale estiva.

Per effetto della anticipazione di 60 minuti dell'ora normale, che dovrà andare in vigore alla mezzanotte dal 20 al 21 marzo 1920, si dovranno osservare le disposizioni seguenti:

1° Alle ore 24 del 20 marzo tutti gli agenti addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento e di trazione) dovranno fare avanzare di un'ora i loro orologi, portandoli all'una, per modo che la durata del giorno 21 marzo sarà di ore 23, anzichè di 24.

I capi stazione verificheranno gli orologi dei capi-treno con quello della stazione già rettificato e li ripiomberanno e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa. Dovranno, inoltre, assicurarsi che il macchinista abbia rettificata l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo-treno.

2° I treni, che hanno origine, secondo l'orario di servizio in vigore, dalle ore 24 all'una, nella notte dal 20 al 21 marzo, partiranno, necessariamente, non prima delle ore una del nuovo regime e tutto il personale dovrà regolare il proprio servizio ritenendo che i treni stessi possano partire dalle stazioni o transitare lungo le linee anche subito dopo le 24, divenute, per effetto della riforma, la una.

I treni invece che alle ore 24 dell'attuale regime dovessero trovarsi in corsa, dovranno fermarsi nella prossima stazione raggiunta dopo la detta ora. Tale fermata dei treni dovrà avvenire anche se non prescritta: epperciò le stazioni interessate dovranno provvedere all'arresto dei treni medesimi che proseguiranno secondo il nuovo regime.

In conseguenza della riforma, i treni verranno, quindi, ad assumere nei casi suindicati un ritardo variabile da uno a sessanta minuti, salvo altri eventuali ritardi.

---

3° Nella notte dal 20 al 21 marzo, dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 2 del nuovo regime, dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il *consenso telegrafico* sulle linee a semplice binario e il *giunto* su quelle a doppio.

4° Per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime nella notte dal 20 al 21 marzo dovrà, possibilmente, limitarsi la effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari e straordinari giornalieri.

5° Salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata, nella notte dal 20 al 21 marzo, la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Divisioni dei servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la modificazione per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 20 al 21 marzo.

Le Divisioni movimento daranno, poi, speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante il periodo in questione, provvedendo anche per l'opportuna sorveglianza, ove riterranno del caso.

6° Dal giorno 21 marzo le operazioni di spegnimento e di accensione dei lumi e dei fanali delle stazioni, dei segnali e dei treni il cui orario è indicato nell'ordine di servizio n. 207 del 25 giugno 1914 e nell'allegato *A* all'Istruzione sul servizio di illuminazione delle carrozze, dovranno essere effettuate, rispetto alle ore segnate dagli orologi (nuova ora legale), con il ritardo di sessanta minuti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

**Danni dall'esercizio - Investimento bestiame lungo la linea ferroviaria - Chiusure laterali difettose - Azione di danni - Inammissibilità.**

*La Ferrovia non ha obbligo di chiusura della linea di fronte al privato. Questi non ha perciò diritto a risarcimento se per mancanza di chiusura della sede ferroviaria abbia risentito un danno.*

CASSAZIONE ROMA. — Sentenza 9 febbraio; 3 marzo 1920 (*Pres.* Palladino; *Est.* Formica; *P. M.* Casella; *Concl. conf.*) Cuttano *ricorrente* contro Ferrovie Stato.

## FATTO

Ritenuto che con citazione del 15 giugno 1917 Giuseppe Cuttano conveniva l'Amministrazione delle ferrovie di Stato avanti il Tribunale di Roma, chiedendone la condanna al pagamento dei danni in L. 9,500, arrecatigli per la morte di molte pecore di sua proprietà, che, pascolando nella tenuta Ceriano presso Foggia, spaventate al passaggio del un convoglio, erano fuggite penetrando nella linea ferroviaria, attraverso una breccia del muro di cinta.

Il Tribunale con senteza 1-14 giugno rigettò la domanda. Il Cuttano interpose appello, eleggendo nell'atto relativo, come già nell'atto di citazione, domicilio in Roma presso l'avvocato Pagliaro Francesco, via Boezio 94. Ma il suo procuratore non presentò conclusioni e la Corte con sentenza 7-25 febbraio 1919, rigettò l'appello (1).

La sentenza venne notificata il 15 marzo 1919 al Cuttano, secondo si legge nella relata, al domicilio eletto presso l'avvocato

(1) La sentenza del Tribunale è pubblicata nel Bollettino 1918-IV-397 con richiami in nota.

proc. Giovanni Pepe, via Fabio Massimo 33 che nell'intestazione della sentenza è indicato come rappresentante in giudizio del Cuttano in virtù di mandato 12 giugno 1917, in atti notar Pepe di Foggia. Venne notificata poi al domicilio reale in Foggia il 24 giugno 1919.

Il Cuttano ha interposto ricorso il 22 settembre 1919, chiedendo a questa Corte l'annullamento della sentenza.

*Omissis.*

## CONSIDERA IN DIRITTO

La sentenza impugnata escluse la responsabilità della ferrovia per l'uccisione del bestiame di proprietà Cuttano nella linea ferroviaria, richiamando anzitutto l'art. 55 del regolamento di polizia ferroviaria pel quale spetta al custode del bestiame l'obbligo di continua ed attenta sorveglianza allo scopo di impedirne il passaggio sui binari, ed osservando che tale obbligo non vien meno, ma anzi aumenta, se la ferrovia è non del tutto regolarmente cintata, giacchè la recintazione delle linee ferroviarie è stabilita dagli articoli 211 legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 allegato *F* e 9 della legge ferroviaria 30 giugno 1906 nel solo interesse del servizio e non conferisce quindi alcun diritto ai proprietari limitrofi di pretendere che la chiusura vi sia sempre. Ne dedusse che la responsabiltà del danno doveva cadere non sulle ferrovie, ma sul custode che al fatto aveva dato causa, non vigilando attentamente e non tenendosi a tale distanza da impedire che il bestiame potesse passare nella linea ferroviaria.

Il ricorrente riconosce che per l'art. 55 Regolamento di polizia ferroviaria il custode abbia l'obbligo di continua ed attenta vigilanza, ma afferma che la sentenza impugnata coll'omettere ogni dimostrazione di inosservanza di quell'obbligo nel caso speciale, stabilì a carico del Cuttano una presunzione di colpa, che venne poi dedotta unicamente dall'invasione delle pecore sulla linea ferroviaria, e cioè dall'evento dannoso.

La censura non è anzitutto fondata di fronte al disposto dell'art. 55 del regolamento di polizia ferroviaria che colle sue precise disposizioni stabilisce veramente una presunzine di colpa a carico del custode del bestiame penetrato nella linea ferroviaria.

Infatti quel'articolo fa parte di un complesso di norme, con

le quali il legislatore intende provvedere alla sicurezza del transito ferroviario, che verrebbe certamente a mancare, quando si permettesse il passaggio di animali sulla linea. In questo scopo essenziale del regolamento sta quindi la ragione delle norme dettate coll'art. 55, le quali soltanto sussidiariamente ed indirettamente provvedono anche ad evitare danni al proprietario del bestiame. Coordinate all'unico scopo appaiono del resto le due norme dell'art. 55, l'una generale qual'è il divieto anche del solo pascolo in vicinanza della linea ferroviaria; e l'altra eccezionale, quale è il permesso di trasgredire al divieto quando si usino mezzi tali di sorveglianza continua ed attenta da raggiungere praticamente lo stesso scopo della norma generale, impedire cioè ogni possibilità di passaggio del bestiame sulla linea. Spetta quindi al trasgressore del divieto generale dimostrare di aver usato i soli mezzi che possono far venire meno il carattere illecito della sua azione. Quando egli non dia questa dimostrazione, che non si può certamente addossare alla Ferrovia, nel cui interesse sta il divieto, si deve necessariamente presumere la sua colpa derivante dall'inosservanza di una precisa norma regolamentare.

Esattamente quindi la sentenza impugnata affermò in sostanza una presunzione di colpa del custode, deducendola dal fatto stesso dell'evento da cui derivò il danno, e cioè il pascolo in vicinanza della linea .Ma se pure quella presunzione fosse stata nel caso speciale esclusa dalla prova contraria della diligenza usata dal custode, non perciò si sarebbe potuto affermare la responsabilità della Ferrovia. Se anche si fosse dimostrato un comportamento lecito nel danneggiato, si sarebbe poi dovuto dimostrare per ottenere l'accoglimento dell'azione di danni, la colpa della ferrovia, dalla quale soltanto potevasi dedurre la sua responsabilità, giacchè nell'ordinamento legislativo vigente non esiste, di regola, responsabilità per danno incolpevole.

La colpa della ferrovia si voleva bensì nel caso attuale far consistere dallo attore in un fatto non contestato, la mancanza di recinzione della linea ferroviaria nel punto in cui avvenne il passaggio del bestiame. Ma anche la norma che stabilisce la recinzione delle linee ferroviarie di primaria importanza, come l'altra contenuta nel citato art. 55 del regolamento di polizia ferroviaria, trova la sua ragione d'essere unicamente nella necessità di meglio

provvedere alla sicurezza del transito ferroviario, non quindi nella difesa delle proprietà private circostanti alla linea. Lo scopo della chiusura « *nell'esclusivo interesse della ferrovia* » che già era stato affermato sotto l'impero della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, venne dichiarato espressamente dall'art. 9 della legge 30 giugno 1906, che nel concetto della Commissione proponente ebbe appunto lo scopo di « eliminare la possibilità di molte contestazioni ». Se pertanto la ferrovia non ha obbligo di chiusura di fronte al privato, non può questi, se anche per la mancanza di chiusura abbia risentito danno farne risalire alla ferrovia la responsabilità, che anche in questo caso non troverebbe il suo fondamento nella colpa, nell'inosservanza cioè di un obbligo imposto dalla legge per evitare il danno lamentato.

La mancanza di chiusura che è del resto normale sulle linee secondarie, obbliga soltanto — come dice rettamente la sentenza impugnata — il privato ad una maggiore sorveglianza, rende cioè più gravosa la servitù alla quale il suo fondo è già costretto per legge verso la linea ferroviaria. L'affermazione sarebbe erronea soltanto se si ammettesse, come sostiene il ricorrente, l'obbligo della chiusura delle linee per la ferrovia, ma, escluso questo obbligo ed affermata anzi la completa liceità nei riguardi del privato di una linea completamente aperta, ne deriva che alla sicurezza del transito ferroviario debbono provvedere soltanto i divieti stabiliti dal regolamento di polizia ferroviaria, tra i quali sta principalmente quello contenuto nel citato art. 55.

Cadono così le censure formulate coi tre primi motivi.

Nè hanno maggiore fondamento le altre contenute nel quarto motivo, col quale si lamenta che la Corte d'appello non abbia ammesso ed anzi non abbia motivato sull'ammissibilità di alcuni capitoli di prova testimoniale dedotti per stabilire la responsabilità della ferrovia. In realtà questi capitoli erano stati addotti subordinatamente in primo grado, e respinti dal Tribunale perchè ritenuti inconcludenti.

Non vennero riproposti dall'appellante in secondo grado e la Corte di appello non aveva quindi facoltà di ammetterli, giacchè il diritto probatorio vigente non permette al giudice di ordinare di ufficio una prova testimoniale.

Devesi pertanto respingere il ricorso con le conseguenze di legge.

## Errata-corrige.

All'*Ordine di servizio* n. 16 inserito a pag. 89 e seguenti del BOLLETTINO UFFICIALE n. 9 del 26 febbraio c. a.

Al conto 66 di entrata, pag. 23 della nomenclatura dei conti, sopprimere l'attuale annotazione.

Al partitario 224 di detto conto porre la seguente annotazione: « *Compreso il personale passato ad altre Amministrazioni dello Stato e rimasto inscritto al fondo pensioni* ».

Al partitario 225 di detto conto porre la seguente annotazione: « *Riguarda il personale rimasto alla dipendenza delle cessate Amministrazioni ferroviarie e quello passato ad altre Amministrazioni non di Stato* ».

All'annotazione posta al conto 69 di entrata, a pag. 24 della nomenclatura predetta, rettificare da 1919 in « 1909 » l'anno di emanazione del R. decreto n. 229 indicatovi.

---

*Ordine di servizio n.* 21 (BOLLETTINO UFFICIALE n. 10-1920).

Nell'allegato *B*, a pagina 103, correggasi in km. 74 la distanza della stazione di S. Elpidio a Mare dalla fermata di Scerne.

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » 8.00

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII – N. 13 25 MARZO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(1455) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto-legge 26 *febbraio* 1920, *n.* 167, *che stabilisce una tassa di bollo sul prezzo di vendita di oggetti e somministrazioni qualificate di lusso e reca altri provvedimenti in materia di bollo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;
**Abbiamo decretato e decretiamo:**

*Omissis.*

Art. 13.

Le tasse di bollo qui appresso specificate, contemplate dagli articoli 43, 45, 46, 49 e 51 della tariffa generale allegato A al testo unico di legge 6 gennaio 1918, n. 135, con le varianti di che all'articolo unico del decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918 n. 1134, sono modificate come segue:

Art. 43. — Quietanze degli stipendi degli impiegati dello Stato e delle altre pubbliche amministrazioni e quietanze rilasciate dai conservatori delle ipoteche e dai ricevitori del registro:

quando la somma supera L. 5 e non L. 100, cent. 10;
quando la somma supera L. 100 e non L. 400, cent. 20;
quando la somma supera L. 400, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire cent. 5.

Art. 43-*bis* e 45. — Ricevute o quietanze ordinarie, note, conti e fatture, anche se sprovviste di sottoscrizione, escluse quelle di

(1) **Pubblicato nella** *Gazzetta ufficiale* **28 marzo 1920, n. 49.**

che all'articolo 9 del presente decreto; scontrini distribuiti da apparecchi o registratori automatici in luogo della fattura quietanzata:

quando la somma supera L. 5 e non L. 10, cent. 5.

quando la somma supera L. 10 e non L. 1000, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 10.

quando la somma supera L. 1000, per 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 20.

Art. 46. — Ricevute o quietanze ordinarie rilasciate da Società anonime od in accomandita per azioni, o da Società o Compagnie di assicurazione, quando non siano apposte su note, conti e fatture, escluse quelle di che all'art. 9 del presente decreto:

per qualsiasi somma non superiore a L. 100, cent. 10;

quando la somma supera L. 100 e non L. 1000, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 10.

quando la somma supera L. 1000, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 20.

Art. 49. — Bollette o quietanze di pagamento di dazi di consumo, tenuti in economia od appaltati, e bollette o quietanze di pagamento di tributi diretti dovuti allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed alle Camere di commercio:

per somma inferiore a L. 1, cent. 2;

per somma da L. 1 a L. 10, cent. 5;

quando la somma supera L. 10 e non L. 100, cent. 10;

quando la somma supera L. 100 e non L. 400, cent. 20;

quando la somma supera L. 400, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire cent. 5.

Art. 51. — Bollette per quietanza non ordinarie (che non si riferiscono a pagamento di dazi o tributi diretti) rilasciate per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e delle altre pubbliche amministrazioni ed enti morali, quando sono staccate da registri a madre e figlia o rilasciate sopra moduli a stampa:

per qualsiasi somma non superiore a L. 100, cent. 10;

quando la somma supera L. 100 e non L. 400, cent. 20;

quando la somma supera L. 400, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire cent. 5.

*Omissis.*

Art. 24.

Le disposizioni degli articoli . . . . 13 entreranno in vigore nel giorno 1° aprile 1920, le altre nel giorno che sarà stabilito con decreto del ministro delle finanze.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 febbraio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — TEDESCO — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *marzo* 1920, *n.* 304 *che sopprime il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, con quale fu istituito per la durata della guerra, un Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Visto il R. decreto 23 aprile 1919, n. 669, col quale furono determinate le attribuzioni della Direzione generale della marina ma-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 marzo 1920, n. 70.

rina mercantile presso il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari e fissati i ruoli organici del Ministero medesimo;

Visto il R. decreto-legge 30 giugno 1919, n. 1233, che costituì. alla dipendenza del Ministero dei trasporti una Direzione generale ed una Commissione consultiva d'aeronautica;

Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, che provvide ad un nuovo ordinamento del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con il ministro *ad interim* per i trasporti marittimi e ferroviari, ed i ministri del tesoro, dei lavori pubblici, della guerra e dell'industria, commercio e lavoro e degli approvvigionamenti e consumi alimentari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari è soppresso.

Art. 2.

Le attribuzioni relative alla marina mercantile, all'esercizio della navigazione, all'aeronautica ed a tutti i combustibili spettanti al soppresso Ministero dei trasporti e, per quanto riguarda i combustibili, anche ai Ministeri del tesoro e della guerra, sono trasferite al Ministero per l'industria, commercio e lavoro e per gli approvvigionamenti e consumi alimentari.

Passano quindi alla dipendenza di questo Ministero:

1° la Direzione generale della marina mercantile col personale che ne fa parte, giusta le piante organiche approvate col decreto Luogotenenziale 23 aprile 1919, n. 669; e le Capitanerie di porto, giusta il R. decreto 27 novembre 1919, n. 2349;

2° la Direzione generale per l'esercizio della navigazione, conservando, in via provvisoria, tutto il personale che attualmente presta servizio presso di essa;

3° la Direzione generale d'aeronautica, conservando, in via

provvisoria, il personale che attualmente ne fa parte, giusta il R. decreto 25 gennaio 1920, n. 64;

4° fino a che diversamente non sarà provveduto, la Direzione generale dei combustibili, istituita con l'art. 1 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, la quale conserverà, in via provvisoria, il personale che attualmente si trova ad essa addetto. Alla medesima sono aggregati anche gli uffici relativi ai combustibili liquidi esistenti presso il Ministero del tesoro e quello della guerra.

Art. 3.

Nelle assegnazoni di combustibili, il ministro dell'industria darà la preferenza all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

La Direzione generale per la ricostruzione del naviglio ed il Segretariato generale istituiti con l'art. 2 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, sono soppressi.

Art. 5.

Sono trasferite al ministro dei lavori pubblici l'alta direzione e la responsabilità sull'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 6.

La Direzione generale per l'elettrificazione delle ferrovie, istituita con l'art. 13 del R. decreto-legge 25 agosto 1919, n. 1582, è soppressa.

Con successivo decreto si provvederà alla distribuzione delle attribuzioni relative alla elettrificazione tra il Ministero dei lavori pubblici e l'Amministrazione autonoma delle ferrovie.

Art. 7.

Sono abrogate le disposizioni stabilite dagli articoli 3 e 5 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2375, riguardanti il servizio delle

costruzioni ferroviarie e l'Istituto sperimentale, e sono richiamate in vigore le norme preesistenti relative a tali oggetti.

Art. 8.

Salvo per quanto dispongono l'art. 1 capoverso ultimo e gli articoli 7 e 8, l'applicazione del decreto-legge 2 febbraio 1920 è sospesa fino alla conversione in legge del medesimo.

Intanto è richiamato in funzione con le norme della legge 7 luglio 1907, n. 429, il Consiglio di amministrazione che ha funzionato fino al 1° marzo, integrato dei membri che sono venuti a mancare, uno dei quali è sostituito dal direttore generale dell'esercizio.

Art. 9.

Il ruolo speciale del personale ferroviario addetto al Ministero per i trasporti, istituito col R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27 è soppresso.

Art. 10.

Agli impiegati che, pel passaggio ad uffici dipendenti dal soppresso Ministero dei trasporti, hanno cessare di far parte dei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato, è data facoltà di rientrare, su loro istanza, in quelli delle Amministrazioni da cui dipendevano, occupando in essi il posto che avrebbero se non ne fossero usciti.

Sorgendo dubbi sul posto di graduatoria da assegnare ad impiegati che abbiano chiesto di ritornare nell'Amministrazione da cui provenivano, si pronunzierà il competente Consiglio di amministrazione.

Art. 11.

Con decreto Reale del ministro dell'industria, di concerto con quello dei lavori pubblici, sarà istituita una Commissione con l'incarico di proporre i criteri e le norme per una sistemazione, ispirata a principi di equità, del personale dei ruoli disciolti, che non siasi valso della facoltà di cui all'articolo precedente e per la sua assegnazione in ruoli degli uffici conservati.

La medesima commissione formulerà anche le proposte pel riordinamento del ruolo della Direzione generale d'aeronautica e

per la sistemazione, con i criteri sopra espressi, del relativo personale.

Le proposte si estenderanno anche al personale avventizio già riconosciuto meritevole di assunzione in pianta stabile dalla Commissione nominata in base ai Regi decreti 1 e 19 febbraio 1920, nn. 94 e 154.

In base a tali proposte, con decreti Reali, saranno emanate le norme occorrenti e dati i provvedimenti per la definitiva sistemazione del personale.

Art. 12.

Fino a quando non sarà provveduto a norma dell'articolo precedente, tutti gli impiegati, anche avventizi, che prestavano servizio nel soppresso Ministero dei trasporti, continueranno a percepire gli stipendi e gli altri emolumenti di cui godettero sino al febbraio 1920, escluse le indennità di gabinetto.

Art. 13.

Con decreti Reali, da promuoversi dai competenti ministri, di concerto con quello del tesoro, saranno distribuiti, in relazione alle disposizioni che precedono, i fondi di bilancio del soppresso Ministero dei trasporti fra i Ministeri dei lavori pubblici e dell'industria e l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 14.

E' abrogato il R. decreto 27 novembre 1919, n. 2460. Sono parimenti abrogati i primi tre articoli del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27, ed ogni altra disposizione contraria a quelle del presente decreto.

Art. 15.

Con decreti Reali da promuoversi dai ministri competenti, potranne essere emanate tutte le altre norme occorrenti per l'esecuzione del presente decreto e pel suo coordinamento con le disposizioni preesistenti e rimaste in vigore relative a servizi già demandati al soppresso Ministero dei trasporti.

Art. 16.

Il presente decreto entrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

**Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.**

Dato a Roma, addì 21 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI — BONOMI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE *22 marzo 1920, che nomina il grand'uff. ingegnere rag. Carlo Crova rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico.*

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

**DECRETA:**

Il gr. uff. ing. rag. CARLO CROVA, direttore generale dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie suddette, in sostituzione del gr. uff. ing. MOSÈ BERRINI, collocato a riposo.

Roma, addì 22 marzo 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

# COMUNICATO

S. M. il Re, con decreto del 13 marzo 1920, ha accettate le dimissioni presentate dall'on. avv. ROBERTO DE VITO, deputato al Parlamento, dalla carica di ministro; e dell'on. ing. nob. EDMONDO SANJUST DI TEULADA, deputato al Parlamento, dalla carica di sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari.

Con successivo decreto del 14 stesso mese, ha nominato l'onorevole avv. GIUSEPPE DE NAVA, deputato al Parlamento, ministro per i lavori pubblici, *interim* per i trasporti marittimi e ferroviari.

---

Porto a conoscenza del personale il telegramma inviato in data 15 marzo a S. E. il ministro on. DE NAVA e quello pervenutomi il 17 stesso mese:

« A nome mio personale, ed interpretando il sentimento unanime dei funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato, mando a V. E., nell'atto in cui assume per la seconda volta l'ufficio di moderatore supremo di questa Amministrazione, un reverente ed augurale saluto ».

R. DE CORNÈ.

« Assumo oggi la direzione del Ministero dei lavori pubblici, e nel rivolgere un cordiale saluto al personale, faccio sicuro assegnamento sulla sua valida e zelante collaborazione per l'adempimento della mia missione ».

*Il ministro*: DE NAVA.

## Ordine generale N. 4.

### Ordinamento del Servizio Movimento e Traffico.

(Regio decreto n. 2492 del 12 dicembre 1919).

Art. 1.

Il Servizio « Movimento » e quello « Commerciale » vengono riuniti in uno solo, che prende il nome di « Servizio Movimento e Traffico ».

Art. 2.

Il Servizio Movimento e Traffico è suddiviso in due rami.

Il primo, detto « Movimento » cura tutto quanto concerne la distribuzione ed utilizzazione del materiale, la formazione, la circolazione e l'orario dei treni ed i corrispondenti mezzi, bisogni e servizi delle stazioni e dei treni per l'esecuzione dei trasporti. Sono inoltre di sua pertinenza le comunicazioni elettriche, telegrafiche e telefoniche, e l'illuminazione delle stazioni e dei treni.

Il secondo ramo, detto « Traffico » cura tutto quanto ha attinenza col contratto di trasporto, come accettazione e riconsegna dei trasporti, condotta delle gestioni contabili, trattazione delle pratiche e vertenze commerciali, tariffe e condizioni dei trasporti, controllo e contabilità dei prodotti. Si occupa dello studio delle tariffe cumulative. Ha l'incarico di tenere la segreteria del Consiglio generale del traffico.

Art. 3.

Il Servizio Movimento e Traffico è posto alla diretta dipendenza del Direttore generale dell'Esercizio, che ne ha la personale dirigenza ed è coadiuvato in questa da funzionari di grado non inferiore al 2°.

Art. 4.

Il Servizio Movimento e Traffico ha alla sua dipendenza diretta gli Uffici compartimentali (Divisioni) Movimento e Traffico ed è composto dei seguenti Uffici centrali:

a) *pel ramo Movimento*:

UFFICIO I. — *Movimento*, con le Sezioni:

1ª Regolamenti d'esercizio e inchieste;
2ª Impianti di stazione e di raccordi.

UFFICIO II. — *Tecnico*, con le Sezioni:

1ª Telegrafi e telefoni;
2ª Illuminazione e meccanismi elettrici.

UFFICIO III. — *Servizi cumulativi e speciali*, con le Sezioni:

1ª Servizi cumulativi e di corrispondenza; concessioni varie, servizi portuali;
2ª Infortuni, imprese di facchinaggio, ristoratori, polizia ferroviaria.

UFFICIO IV. — *Orari*, con le Sezioni:

1ª Orari;
2ª Andamento treni.

UFFICIO V. — *Circolazione veicoli*, con le Sezioni:

1ª Ripartizione del materiale;
2ª Utilizzazione del materiale;
3ª Servizi internazionali.

b) *pel ramo Traffico*:

UFFICIO VI. — *Vertenze commerciali e servizi diversi*, con le Sezioni:

1ª Vertenze commerciali;
2ª Servizi doganali, pareggi, agenzie.

UFFICIO VII. — *Tariffe viaggiatori e bagagli,* con le Sezioni:

1ª Servizio interno;
2ª Servizio internazionale.

UFFICIO VIII. — *Tariffe merci,* con le Sezioni:

1ª Servizio interno;
2ª Servizio internazionale.

UFFICIO IX. — *Contabilità prodotti,* con unica Sezione.

c) *comune ai due rami:*

UFFICIO X. — *Personale e affari generali,* con le Sezioni:

1ª Segreteria, contabilità, affari generali;
2ª Piante, orari, turni, competenze accessorie;
3ª Assunzioni e avanzamenti;
4ª Movimenti di personale e disciplina.

Ad ognuno degli Uffici centrali è preposto un funzionario del grado 3°; a ciascuna delle singole Sezioni in cui è suddiviso ciascun Ufficio centrale è preposto di massima un funzionario del grado 4°.

Il Servizio Movimento e Traffico comprende inoltre i seguenti Uffici distaccati:

1° *Ufficio trasporti militari,* con sede in Roma presso il Ministero della guerra.

2° *Delegazione veicoli,* con sede in Milano, per la ripartizione ed utilizzazione dei veicoli sulle linee delle Divisioni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna e Firenze e delle Delegazioni di Trento e di Trieste.

3° *Delegazione veicoli,* con sede in Bologna, per la ripartizione ed utilizzazione degli attrezzi di carico e dei copertoni per tutta la rete e per la compilazione della statistica dell'esercizio.

4° *Delegazione veicoli,* con sede in Napoli, per la ripartizione ed utilizzazione dei veicoli sulle linee delle Divisioni di Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

Le tre Delegazioni veicoli dipendono dall'Ufficio centrale 5°.

5° *Controllo viaggiatori e bagagli*, con sede in Firenze: si occupa della revisione dei trasporti viaggiatori e bagagli, nonchè della revisione della contabilità relativa alle gestioni del telegrafo. Attende alla definizione dei reclami del pubblico, dei verbali di contravvenzioni per abusi, dei rilievi contestati; provvede allo scambio dei conti coi corrispondenti italiani ed esteri, alla formazione della statistica pel servizio viaggiatori, e infine alla stampa dei biglietti e alla fornitura dei medesimi alle stazioni e agenzie.

6° *Controllo merci cumulativo italiano e Controllo comune*, con sede in Firenze: provvede al controllo dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo italiano e regola con le Amministrazioni secondarie interessate le differenze sulla tasse liquidate mediante le contabilità di transito.

7° *Contabilità dei prodotti*, sedente in Firenze: provvede alla liquidazione della contabilità riassuntiva delle stazioni, dei transiti, delle agenzie; si occupa del controllo dei trasporti del servizio terrestre, marittimo e cumulativo con la Sardegna; tiene i conti correnti con le Amministrazioni in corrispondenza, predispone la contabilità riassuntiva dei prodotti; provvede alla formazione dei prontuari delle distanze, e alla distribuzione delle pubblicazioni e degli stampati.

8° *Reclami tassazione merci*, con sede in Torino: attende alla trattazione dei reclami del pubblico relativi alla tassazione dei trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale); si occupa della definizione dei verbali di contravvenzione per abusi e dell'esame dei rilievi per adire le vie legali riguardanti gli anzidetti trasporti; provvede, pel solo servizio merci interno, alla trattazione delle pratiche dei documenti di trasporto mancanti ed eccedenti, all'esame dei rilievi contestati e al coordinamento e alla archiviazione dei documenti di trasporto.

9° *Controllo merci interno*, con sede in Torino: si occupa della revisione dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio interno.

10° *Controllo merci cumulativo internazionale,* con sede in Torino: si occupa dei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo internazione e regola con le Amministrazioni estere interessate le differenze sulle tasse liquidate mediante la contabilità di transito.

11° *Assegni e statistica merci,* con sede in Torino: si occupa della contabilità degli assegni gravati sui trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale), nonchè della raccolta dei dati per la statistica relativa ai trasporti delle merci.

A ciascuno degli Uffici distaccati 5° (Controllo viaggiatori e bagagli) e 8° (Reclami tassazioni merci) è preposto un funzionario del grado 3°, il quale è coadiuvato da un funzionario del grado 4°, ed oltre alla dirigenza del proprio Ufficio, esercita la sorveglianza tecnica su gli altri Uffici di controllo aventi la medesima sede, oltre agli incarichi speciali che gli vengano affidati dal Servizio.

Ai rimanenti Uffici distaccati è preposto un funzionario del grado 4°.

Art. 5.

Il Servizio Movimento e Traffico ha le seguenti attribuzioni:

1° Studio dei regolamenti di esercizio e loro applicazione ed interpretazione; compilazione delle norme, istruzioni, ordini di servizio e circolari relative;

2° Revisione sistematica dei rapporti e delle inchieste sulle trasgressioni a detti regolamenti, norme, istruzioni, ecc., sulle anormalità ed accidenti;

3° Sorveglianza generale sull'andamento del servizio movimento, tanto rispetto alla regolarità, quanto alla buona utilizzazione dei mezzi di esercizio;

4° Studi di massima e proposte per sistemazione, miglioramenti, aumenti degli impianti delle stazioni e di linea in relazione ai bisogni determinati dal traffico e per gli impianti di nuove fermate e di nuove stazioni: esame delle proposte relative fatte dalle Divisioni e dai Servizi Lavori e Costruzioni: compilazione,

d'accordo col Servizio Lavori, della graduatoria circa l'ordine di esecuzione;

5° Richieste per impianti di sicurezza sulla linea e nelle stazioni;

6° Scelta dei tipi e modifiche per il proprio materiale di esercizio;

7° Esame delle domande di binari di raccordo, di trasbordo, o di accesso speciale nelle stazioni, di carico e scarico in punti speciali o in piena linea, in riguardo alla loro ammissibilità, al dispositivo, all'entità degli impianti e all'eventuale concorso nella spesa da parte dell'Amministrazione;

8° Studi e proposte circa le norme per la prevenzione degli infortuni;

9° Manutenzione delle misure metriche (escluse le stadere a ponte);

10° Progetti per impianti telegrafici e telefonici, quando interessino più compartimenti; revisione e presentazione di quelli compilati dalle Divisioni; istruzioni e modalità da osservarsi dalle Divisioni per gli studi di loro competenza;

11° Convenzioni coi Regi Telegrafi e Telefoni per l'esecuzione e la manutenzione degli impianti e per il servizio privato telegrafico e telefonico; revisione dei conti relativi;

12° Revisione dei telegrammi di servizio e tassazione di quelli non regolari;

13° Esame delle convenzioni, predisposte dal Servizio Lavori per attraversamenti elettrici, quando riguardano casi non corrispondenti alle norme generali;

14° Studio (d'accordo col Servizio Lavori per gli espropri e per le opere murarie) dei progetti per impianti di illuminazione di stazioni, uffici e treni, sia con officine autonome di produzione esclusiva per la illuminazione o per questa prevalenti, sia di semplice distribuzione ed utilizzazione del gas e dell'energia elettrica;

15° Contratti per la fornitura di gas ed energia elettrica per illuminazione;

16° Scelta dei tipi degli apparecchi per l'illuminazione di piazzali, uffici di stazione e fanali a lume per segnali e studi, d'accordo col Servizio Materiale e Trazione, dei miglioramenti nei sistemi di illuminazione dei treni;

17° Progetti per i segnalamenti elettrici, non comandati da apparati centrali, sia nelle stazioni sia sulla linea;

18° Progetti di impianto nelle stazioni di meccanismi speciali a comando elettrico di cui il Servizio Movimento e Traffico abbia la manutenzione, e relative condutture elettriche di alimentazione;

19° Scelta dei tipi degli orologi pel servizio in genere; fabbisogni relativi, manutenzione, convenzioni per la riparazione;

20. Collaudo degli impianti sopra indicati, quando non venga eseguito direttamente dai Riparti tecnici delle Divisioni;

21° Compilazione dei conti di addebito per prestazioni e forniture eseguite da più Divisioni ad una stessa Amministrazione;

22° Controllo sulla esecuzione, manutenzione, esercizio e spese degli impianti predetti;

23° Provvedimenti pel riscaldamento dei treni e proposte, d'accordo col Servizio Lavori, per gli impianti relativi;

24° Studio ed organizzazione dei servizi cumulativi, di corrispondenza o di scambio merci colle Amministrazioni ferroviarie, tramviarie, marittime, automobilistiche, lacuali e fluviaali italiane, e corrispondenti servizi nelle stazioni e sui tronchi comuni ad altre Amministrazioni, italiane ed estere; stipulazione delle relative convenzioni; istradamento delle merci in servizio cumulativo italano;

25° Compilazione dei contratti-tipo per impianto ed esercizio di binari di raccordo, di trasbordi, di accessi speciali nelle stazioni, per carico e scarico in punti speciali ed eventualmente in piena linea, per manovre, facchinaggio merci e bagagli affidati ad imprese, per noleggio cuscini, per distributori automatici, spacci di generi di privativa, caffè, buffets, per vendita giornali e libri, ecc., per affitto di aree, locali e simili, nelle stazioni ed altri contratti del genere; revisione e perfezionamento di quelli stipulati dalle Divisioni; contratti per affitto di locali da terzi;

26° Studio delle questioni di massima concernenti l'esercizio dei porti;

27° Esame, in rapporto alla concorrenza e alle deviazioni di traffico, delle domande di concessioni di nuove linee alle industrie private;

28° Esame delle domande di cambiamento di nome delle stazioni;

29° Disposizioni per l'apertura all'esercizio di nuove linee e compilazione di ordini di servizio relativi, d'accordo cogli altri Servizi interessati;

30° Estensione e limitazione di servizi nelle stazioni; disposizioni per l'esecuzione del servizio su linee esercitate a regime economico;

31° Trattazione, in via amichevole, degli indennizzi in caso di accidenti con danno alle persone;

32° Sorveglianza generale sulle condizioni contrattuali degli stabilimenti raccordati e dei caffè-ristoratori;

33° Prevenzione e repressione dei furti e degli abusi;

34° Studi, compilazione, stampa e pubblicazioni relative all'orario dei treni, prendendo, quando occorra, i necessari accordi colle Amministrazioni italiane ed estere interessate;

35° Applicazione di tariffe ridotte per trasporto di viaggiatori in occasione di feste, congressi, esposizioni, pellegrinaggi ed altre circostanze eccezionali;

36° Disposizioni per l'effettuazione di treni speciali per facilitare l'accorrenza ad esposizioni, fiere, feste ecc., quando non richiesti in base all'art. 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato;

37° Indicazione delle condizioni di ammissione dei viaggiatori in determinati treni e dei trasporti merci con treni viaggiatori;

38° Norme ed indicazioni alle Divisioni sulla facoltà loro concessa per l'ammissione in via eccezionale, nei treni dai quali sarebbero di norma esclusi, di viaggiatori isolati, di comitive, di feretri, cavalli ed altri trasporti di carattere speciale, e per l'effettuazione di treni speciali per trasporti di comitive;

39° Sorveglianza generale sull'andamento dei treni e specialmente su quello dei treni direttissimi e celeri, nonchè dei diretti di maggiore importanza;

40° Istituzione e sorveglianza delle condotte per il trasporto delle derrate alimentari a lungo percorso e compilazione delle relative statistiche;

41° Studio degli itinerari speciali per favorire l'esportazione e per il servizio postale durante i forti trasporti;

42° Esame delle richieste per fermate straordinarie di treni e presentazione per la decisione superiore;

43° Studio e disposizioni, d'accordo col Servizio Materiale e

Trazione, degli istradamenti normali delle merci e delle deviazioni;

44° Controllo sul servizio e andamento dei treni merci e sulla buona utilizzazione della forza di trazione, in concorso col Servizio Materiale e Trazione;

45° Circolazione e ripartizione dei veicoli, copertoni, scaldapiedi ed attrezzi di carico;

46° Provvedimenti eccezionali nei casi di traffici intensi per la migliore utilizzazione del materiale e per la sollecita resa delle merci: applicazione delle misure restrittive di cui al comma c) dell'art. 117 delle tariffe e condizioni pei trasporti;

47° Disposizioni d'indole generale per la sospensione dell'accettazione delle merci e per le deviazioni eventuali, d'accordo col Servizio Materiale e Trazione, degli istradamenti nei casi d'ingombri o di anormalità di servizio;

48° Statistica riassuntiva del carico;

49° Compilazione dei prospetti della composizione dei treni viaggiatori e dei relativi turni di materiale;

50° Trattazione delle pratiche relative ai viaggi in treni ordinari con carrozze speciali, con carrozze private ed in compartimento riservato;

51° Proposte ed esame, d'accordo col Servizio Materiale e Trazione, di miglioramenti al materiale esistente, anche in relazione alla estensione dei requisiti speciali al fabbisogno e ai tipi del nuovo materiale rotabile;

52° Trattazione delle pratiche relative alla pulizia e disinfezione dei carri;

53° Scambio dei veicoli con altre Amministrazioni ferroviarie, noli relativi, convenzioni per lo scambio del materiale e degli attrezzi;

54° Convenzioni con la Compagnia internazionale delle carrozze a letti, scambio dei veicoli e noli relativi;

55° Noleggio di veicoli ad Amministrazioni non ferroviarie (Regie Poste, Ministero degli Interni) ed a privati, e addebiti dei noli, delle spese per illuminazione, riscaldamento e prestazioni di personale;

56° Trattazione, d'accordo col Servizio Materiale e Trazione, del noleggio dei veicoli e dell'iscrizione nel parco delle Ferrovie dello Stato, di carri di proprietà privata;

57° Istituzione dei servizi diretti interni e con altre Ammini-

strazioni estere, con carrozze in normale composizione ai treni, e trattazione delle pratiche in caso di servizi eccezionali, previ i necessari accordi col Servizio Materiale e Trazione, e, quando occorra, con la Navigazione:

58° Statistica delle percorrenze dei treni e dei veicoli;

59° Gestione dei copertoni, attrezzi di carico e per trasporti militari, scaldapiedi, cartelli indicatori;

60° Studio e sorveglianza sul razionale impiego, in relazione alle correnti del traffico, dei carri pel trasporto delle merci in collettame a grande e piccola velocità e sulle squadre mobili per il carico, scarico e smistamento: sui provvedimenti per evitare le avarie, le mancanze, i disguidi, i ritardi nella resa delle merci, e per sollecitarne in determinati casi i trasporti;

61° Controllo sulla utilizzazione delle locomotive di manovra nelle stazioni;

62° Compilazione dei programmi di esecuzione dei trasporti militari, sia per la chiamata sotto le armi o per congedamenti delle classi, sia per quanto concerne i trasporti in occasione di manovre, riviste, ecc.: studi per la mobilitazione;

63° Vertenze commerciali per indennizzi sui trasporti quando eccedano la competenza delle Divisioni o quando trattisi di questioni di massima;

64° Servizio doganale e polizia sanitaria;

65° Ricerche per il conseguimento dei pareggi in seguito alle notifiche ricevute dalle stazioni per le mancanze e le eccedenze riscontrate nei trasporti;

66° Servizio delle agenzie pei trasporti a domicilio dei bagagli e delle merci;

67° Norme per la vendita dei biglietti nelle agenzie concesse a ditte private, negli alberghi ecc.;

68° Abbuono dei diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, quando l'importo ecceda la competenza delle Divisioni Movimento e Traffico;

69° Studio delle disposizioni organiche dei progetti di legge e di regolamento attinenti al traffico;

70° Studio delle innovazioni e modifiche da apportare alle tariffe e alle condizioni dei trasporti;

71° Esame dei contratti predisposti dagli altri Servizi per la parte che importi modificazioni o deroghe alle tariffe, alle con-

dizioni dei trasporti, e alle norme relative alla contabilizzazione dei prodotti;

72° Accordi pei trasporti interessanti le altre Amministrazioni dello Stato per quanto ha relazione con le tariffe, le condizioni di trasporto e la contabilizzazione dei prodotti;

73° Costituzione delle Commissioni compartimentali del traffico e funzionamento delle medesime;

74° Funzioni di segreteria del Consiglio generale del traffico;

75° Questioni di massima relative all'applicazione delle tariffe e alle condizioni di trasporto;

76° Rimborsi riflettenti i reclami per somme pagate in più sui trasporti, in quanto eccedano la competenza delle stazioni;

77° Concessioni relative ai prezzi e alle condizioni di trasporto delle merci e stipulazione delle relative convenzioni;

78° Controllo dell'applicazione delle tariffe e delle tassazioni dei trasporti;

79° Disposizioni, istruzioni e schiarimenti alle stazioni, alle agenzie e ai transiti in ordine all'applicazione delle tariffe, alla contabilità ecc.;

80° Studio delle riforme che in ordine all'applicazione delle tariffe, alla contabilità ecc., possano essere opportune;

81° vigilanza sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni dei trasporti, mediante ispezioni saltuarie nelle stazioni e sui treni;

82° Revisione e riassunto della contabilità periodica delle stazioni, dei transiti, delle agenzie e delle Amministrazioni in corrispondenza;

83° Ripartizione delle tasse dei trasporti con le concessionarie di linee private comprese nella Rete dello Stato e coi corrispondenti italiani ed esteri interessati nel percorso;

84° Ripartizione degli introiti della gestione telegrafi colle Amministrazioni interessate;

85° Tassazione dei trasporti effetuati in conto corrente e regolamento dei conti relativi con le Amministrazione o le ditte debitrici;

86° Riscossione delle tasse e sovratasse erariali sui trasporti, della tassa di bollo e della tassa sulle assicurazioni; predisposizione dei conti pel versamento a chi di ragione;

87° Tenuta in evidenza dei particolari dei conti d'ordine rela-

tivi ai trasporti (assegni, spese anticipate, note di affrancazione, dazi e spese doganali, presa e consegna a domicilio, ecc.).

88° Verifica dei versamenti periodici alle casse dell'Amministrazione per riscontrare la concordanza con le somme accreditate per tale titolo nei resoconti delle stazioni e delle agenzie;

89° Verifica del regolare addebito delle sovvenzioni di denaro fatte alla stazioni per pagamento di assegni, spese anticipate, mandati, rimborsi, ecc.;

90° Decisione sui rilievi contestati e vigilanza sulla trattazione delle pratiche relative a quelli inesigibili;

91° Verifica della regolarità dei rimborsi eseguiti dalle stazioni per eccedenze di tassa, per operazioni di carico e scarico delle merci e simili;

92° Liquidazione degli abbuoni corrispondenti alle pattuite riduzioni sui prezzi di trasporto, delle provvigioni dovute alle agenzie per la vendita dei biglietti, ecc.;

93° Emissione dei mandati d'ordine di addebito ai Servizi dell'Amministrazione per i trasporti a tariffa ordinaria in conto corrente, e per lavori in conto capitale e in conto esercizio delle stazioni comuni con le ferrovie estere;

94° Raccolta degli elementi relativi ai prodotti e al movimento viaggiatori, bagagli e merci, occorrenti per la statistica generale;

95° Trasmissione alla Ragioneria dei risultati definitivi mensili delle contabilità delle stazioni, delle agenzie, dei corrispondenti, ecc.; trasmissione del prospetto mensile delle tasse e sovratasse erariali e delle tasse di bollo sui trasporti, agli effetti della contabilità generale e delle comunicazioni dell'Ufficio speciale della Corte dei conti;

96° Vigilanza sul funzionamento contabile delle stazioni, dei transiti e delle agenzie: verifiche delle loro gestioni direttamente o d'accordo colle Divisioni, all'infuori delle verifiche che le Divisioni stesse sono tenute ad eseguire in via normale;

97° Compilazione dei prontuari delle distanze chilometriche per la tassazione e l'istradamento dei trasporti;

98° Stampa dei biglietti di viaggio, a mezzo della stamperia dell'Amministrazione o di stabilimenti privati;

99° Studi per la classificazione di stazioni, gestioni, fermate, depositi e posti di servizio;

100° Ordinazione d'inchieste nei casi d'irregolarità gravi rilevate nelle gestioni;

101° Esame delle inchieste amministrative che pervengono dalle Divisioni;

102° Istruzioni e sorveglianza generale sul servizio d'ispezione e sulla controlleria dei viaggiatori;

103° Revisione e presentazione all'approvazione dei preventivi annuali degli attrezzi di esercizio occorrenti alla stazioni e ai Depositi di personale viaggiante e del mobilio per gli uffici;

104° Studio del preventivo annuo delle spese per il Servizio Movimento e Traffico;

105° Presentazione del bilancio di assestamento e del consuntivo del Servizio; provvedimenti e controllo per l'economia dell'esercizio;

106° Compilazione dei ruoli delle competenze spettanti al personale degli Uffici del Servizio;

107° Gestione del fondo di scorta;

108° Tenuta degli inventari degli Uffici;

109° Tenuta degli stati di famiglia del personale degli Uffici centrali con sede in Roma;

110° Rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio, e lettere di porto in conformità dei regolamenti;

111° Compilazione della relazione annuale;

112° Determinazione dei fabbisogni di personale delle stazioni e dei treni e proposte delle piante organiche per gli Uffici;

113° Applicazione dei tipi di orario del personale delle stazioni e dei treni e revisione degli orari e dei turni di servizio del detto personale;

114° Controllo sull'impiego di avventizi e del lavoro straordinario, richiesti da bisogni eccezionali e temporanei;

115° Studi per l'assegnazione dei premi e soprassoldi diversi secondo l'importanza del posto;

116° Controllo sulle spese per indennità di trasferta e per le altre competenze accessorie;

117° Assunzioni e pratiche per la nomina in prova del personale e proposte di nomina a stabile;

118° Compilazione e presentazione degli elenchi del personale

degli Uffici del Servizio, aventi diritto agli aumenti normali, presentazione di quelli di competenza delle Divisioni;

119° Compilazione e presentazione delle proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado per il personale dipendente;

120° Compilazione e presentazione delle proposte di gratificazioni superiori alle L. 200 per agente o riguardanti fatti che interessino più Servizi;

121° Tenuta delle note informative;

122° Tenuta in corrente dei ruoli del personale;

123° Traslochi e congedi del personale eccedenti le facoltà delle Divisioni, e proposte relative per quelli che eccedano la facoltà del Servizio;

124° Proposte per la conservazione eccezionale sui ruoli in caso di malattia, e proposte riguardanti le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo;

125° Tenuta dei fogli matricolari del personale degli Uffici centrali e dei capi divisione;

126° Proposte di punizione che eccedono la competenza del Servizio ed esame dei ricorsi;

127° Altri affari concernenti il Servizio Movimento e Traffico.

## Art. 6.

Al capo del Servizio Movimento e Traffico sono deferite le seguenti facoltà:

1° L'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, la stipulazione con definitiva validità e obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti d'importo non superiore alle L. 5,000, se fatti a trattativa privata, e alle L. 10,000, se per pubblico incanto od a licitazione privata, per l'occupazione di aree e di locali nelle stazioni, per compilazione di documenti di trasporto, per esercizio di ristoranti, spacci di bibite, tabacchi e simili, vendita di fiori, giornali, libri e generi vari nelle stazioni, per occupazione di aree anche nei piazzali esterni con impianto di chioschi, casotti, ecc., bilancie, distributori automatici, ecc.; per servizi di manovra e facchinaggio per conto dell'Amministrazione e per conto di privati, per trasporti di bagagli a mano registrati, per pulitura e disinfezione carri; per accessi speciali

nelle stazioni e carico e scarico in punti determinati; per pulizia di dormitori, per pulizia, raccolta e asportazione della spazzatura delle stazioni; per manutenzione, riparazione e verifica delle misure metriche (escluse le stadere a ponte), per manutenzione e riparazione di orologi e attrezzi di fornitura di gas e di energia elettrica;

2° La stipulazione, con definitiva validità, delle lettere d'obbligo per la sostituzione delle tasse multiple e scalari già stabilite nei contratti di esercizio dei raccordi, dei servizi di corrispondenza e cumulativi con una tassa unica, quando si abbiano elementi per determinarla;

3° La liquidazione amichevole di vertenze riguardanti tasse di nolo per ritardata consegna di carri da parte degli stabilimenti raccordati, sempre quando la differenza non superi le L. 5.000.

4° Le transazioni in via amichevole, fino alla somma di L. 5.000, per individuo, delle vertenze eccedenti la competenza dei capi delle Divisioni Movimento e Traffico e Lavori, per infortuni avvenuti sui treni, nelle stazioni e in piena linea;

5° L'approvazione degli atti d'obbligo per le concessioni di completamento di carico in stazioni intermedie delle spedizioni di derrate; la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti d'importo non superiore alle L. 5,000, se fatti a trattativa privata, e alle L. 10,000, se per pubblico incanto o a licitazione privata, per l'istituzione di imprese pel trasporto a domicilio delle merci e di agenzie per la vendita di biglietti ferroviari;

6° L'ammissione eccezionale in determinati treni, dai quali sarebbero esclusi per disposizione delle concessioni speciali o per restrizioni indicate nell'orario generale, di viaggiatori isolati o in comitiva;

7° La determinazione dei periodi di tempo durante i quali si corrispondono premi temporanei al personale del Movimento e traffico per una più intensa utilizzazione di carri;

8° L'assunzione e l'esonero di operai, aiutanti operai e manovali avventizi per le officine del servizio, con le norme stabilite e nei limiti delle piante organiche;

9° L'assunzione temporanea di personale avventizio per gli Uffici del Servizio nei limiti delle piante organiche;

10° La concessione di congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del Servizio del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

11° L'assegnazione in via permanente a funzioni di grado superiore fino al 7° (incluso) del personale delle stazioni e degli Uffici (esclusi i sotto ispettori) colle norme stabilite;

12° Lo spostamento temporaneo di personale tra Uffici e Uffici, tra le Divisioni e il Servizio e fra Divisione e Divisione;

13° I traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, esclusi quelli di competenza delle Divisioni, dandone comunicazione al Servizio Personale;

14° I reciproci cambi di Servizio fra agenti della stessa qualifica e dello stesso ruolo appartenenti al grado 8° ed inferiori e su domanda degli interessati, informandone il Servizio Personale;

15° I passaggi di agenti del grado 16° da altri Servizi a quello del Movimento e traffico e viceversa, anche se importino cambiamento di qualifica o di ruoli, informandone il Servizio Personale;

16° La concessione di gratificazioni fino a L. 200 al personale dipendente, nei limiti delle somme assegnate;

17° L'applicazione delle punizioni al personale dipendente nei limiti fissati dal regolamento;

18° L'autorizzazione del lavoro straordinario e a cottimo con le norme e nei limiti di spesa annua stabiliti;

19° La concessione di congedi ordinari al personale degli Uffici del Servizio e i capi delle Divisioni;

20° La concessione di anticipazioni e sussidi al personale appartenente agli Uffici del Servizio;

21° La ripartizione fra le Divisioni delle somme annualmente assegnate per le spese del Servizio e per gli aumenti di materiale d'esercizio;

22° L'abbuono giustificato di diritti di sosta e magazzinaggio d'importo eccedente la competenza delle Divisioni ma non superiore alle L. 600, nonchè delle sopratasse per penalità e simili d'importo eccedente la competenza delle Divisioni stesse, ma non superiore alle L. 600;

23° La definizione delle vertenze commerciali che, eccedendo la competenza delle Divisioni, importino il pagamento d'indennità non superiori alle L. 5.000;

24° La risoluzione delle questioni di massima relative all'applicazione delle tariffe e condizioni di trasporto.

Art. 7.

Il Capo del Servizio movimento e traffico fa proposte in sede superiore:

*a*) Per le variazioni alle piante organiche;

*b*) Per le concessioni di congedo straordinario a funzionari di grado superiore al 3°;

*c*) Per le norme da seguire nell'assunzione di personale speciale per il Movimento e traffico e per i programmi di esame;

*d*) Per lo studio e la compilazione delle norme regolanti gli orari del personale e la determinazione dei tipi degli orari stessi;

*e*) Per l'interpretazione, sia di massima, sia nei casi singoli, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e per gli studi sulle eventuali modificazioni;

*f*) Per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione in via permanente di funzioni superiori; per stabilire le eventuali limitazioni da prescrivere alle Divisioni per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza;

*g*) Per l'assegnazione permanente di funzioni diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti, in seguito a malattie od infortuni;

*h*) Per passaggi di personale dal Movimento e traffico ad altri Servizi o viceversa, esclusi quelli di cui ai punti 14° e 15° dell'art. 6;

*i*) Per i traslochi degli agenti di grado superiore al 5°.

Art. 8.

Il Servizio Movimento e Traffico fornisce gli elementi necessari al Servizio Approvvigionamenti per l'acquisto di macchinari per le proprie officine e l'indicazione di tipi e qualità degli attrezzi di esercizio, materiali di ricambio e di consumo per il servizio delle stazioni e dei treni nonchè della stamperia biglietti; dà parere sulle ditte da invitare per le forniture, sulle domande di proroga nelle consegne ed eventuali condoni di multe per con-

segne ritardate; interviene nelle trattative private, nelle gare e nelle proposte di aggiudicazione in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Procede pure d'intesa col Servizio stesso per collaudi di materiale, apparecchi e attrezzi di speciale costruzione e per stabilire le scorte di magazzino.

Art. 9.

Il Servizio Movimento e Traffico prende accordi:

*a*) col Servizio Materiale e trazione per rifornitura di acqua alle locomotive nelle stazioni e lungo la linea;

*b*) col Servizio Lavori per i programmi di esecuzione dei lavori e per i provvedimenti relativi a quelli che richiedono rallentamenti in più punti e per periodi prolungati, sia per adattare in tempo gli orari dei treni, sia per ovviare a sensibili ritardi;

*c*) con l'Istituto sperimentale per la scelta dei materiali e perfezionamento delle prescrizioni tecniche di forniture; per verifiche, prove di materiali, taratura di apparecchi di registrazione, collaudi;

*d*) coi Servizi Materiale e trazione, lavori, sui provvedimenti occorrenti per assicurare l'esercizio in caso di interruzioni di linee che interessino più compartimenti, o in altre contingenze eccezionali;

*e*) col Servizio Materiale e trazione per la costruzione di nuovi tipi di veicoli e per la trasformazione di quelli esistenti secondo le esigenze dei trasporti.

Art. 10.

Il Servizio Movimento e Traffico predispone gli ordini generali, gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni, le norme, che debbono essere diramate, sia a firma dell'Amministratore generale, sia a firma del Direttore generale dell'esercizio.

Predispone inoltre le relazioni al Consiglio d'amministrazione, le comunicazioni ai Servizio dell'esercizio, centrali ed Unità speciali, contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione per agevolazioni al pubblico e si-

mili; la corrispondenza coi Ministeri, colle Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, colle Provincie, coi Comuni ed altri enti morali, colle Camere di commercio, Comizi agrari, ecc. e coi terzi.

Il capo del Servizio Movimento e Traffico corrisponde coi capi degli altri Servizi dell'esercizio e centrali, coi capi compartimento, coi capi delle Delegazioni d'esercizio, colle Divisioni dipendenti e Uffici distaccati, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati, o colle amministrazioni anche private per questioni ed affari di sua competenza; corrisponde pure con gli Uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari o questioni di ordinaria amministrazione, escluse quelle trattate dai Gabinetti dei Ministeri.

Il capo del Servizio Movimento e Traffico ha pure facoltà di corrispondere direttamente con le Divisioni degli altri Servizi dell'esercizio e con gli Uffici e funzionari distaccati di qualunque Servizio per comunicazioni d'urgenza, purchè non interessanti questioni di massima, nonchè per gli indennizzi di cui al precedente articolo 6, punto 4.

I capi degli Uffici del Servizio Movimento e Traffico possono essere autorizzati a corrispondere per interpellanze e notizie puramente d'ordine coi capi delle Divisioni Movimento e Traffico e degli Uffici distaccati, e il capo dell'Ufficio 2° (tecnico) a corrispondere altresì coi riparti tecnici per esecuzione di impianti e di lavori approvati e per istruzioni particolareggiate relative ad impiego di materiali e di apparecchi.

La corrispondenza del Servizio Movimento e Traffico che debba essere firmata dal Direttore generale dell'esercizio porterà l'indicazione « Il Direttore generale dell'esercizio »; la rimanente sarà firmata dal funzionario all'uopo delegato dal Direttore generale dell'esercizio e porterà l'indicazione: « Per il Capo del Servizio movimento e traffico ».

### Art. 11.

I Capi degli Uffici distaccati, ciascuno per la parte che riguarda il proprio ufficio, provvedono alla tenuta dei fogli matricolari e stati di famiglia del proprio personale, alla compilazione

dei ruoli delle relative competenze; alla tenuta dell'inventario e al rilascio dei biglietti, buoni bagaglio e lettere di porto in servizio, il tutto in conformità dei regolamenti.

Essi provvedono inoltre:

*a*) Alla concessione di congedi ordinari;

*b*) Alla concessione di congedi straordinari senza paga fino ad un mese al personale di grado inferiore al 7°, purchè non importino aumento di spesa;

*c*) Alla concessione di anticipazioni nelle forme e nei limiti stabiliti;

*d*) All'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza stabiliti dal regolamento del personale;

*e*) All'assunzione e all'esonero di avventizi, per funzioni di aiutante applicato, di scritturale o di manovale, in temporanea sostituzione di agenti assenti o mancanti, nei limiti delle piante organiche approvate, ovvero per assoluti bisogni straordinari e transitori.

I capi degli Uffici distaccati corrispondono normalmente con le Divisioni e gli uffici compartimentali, con le stazioni; e gli Uffici di controllo anche con le agenzie ed i transiti, nonchè con le amministrazioni di trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza e col pubblico per reclami, rilievi, contestazioni, domande di informazioni, ecc. su affari di loro competenza.

I capi degli Uffici distaccati firmano gli atti con l'indicazione: « Il Capo del . . . . . . (denominazione dell'Ufficio ».

Art. 12.

Il presente ordine generale annulla e sostituisce quello numero 16 del 1912.

Art. 13.

All'Ordine generale n. 17 del 1912 (Ordinamento degli Uffici compartimentali del Movimento), vengono apportate le seguenti modificazioni:

Gli uffici compartimentali del Servizio Movimento e Traffico prendono il nome di Divisioni Movimento e Traffico.

In ogni Divisione l'Ufficio secondo viene denominato « traffico » anzichè « commerciale » e il « Riparto materiale mobile prende il nome di « Riparto circolazione veicoli ».

Gli atti di competenza dei Capi divisione sono firmati con la indicazione: « Il Capo della Divisione movimento e traffico »; quelli di competenza dei Riparti distaccati sono firmati con l'indicazione: « Il Capo del Riparto ».

---

## Ordine di servizio N. 29 (M. C.).

### Esercizio della linea Montebelluna - Susegana e del raccordo fra la linea stessa e quella di Montebelluna - Castelfranco Veneto.

(Vedi ordine di servizio n. 96-1916).

Dal giorno 1° aprile 1920 la linea Montebelluna-Susegana, finora esercitata per conto esclusivo dell'Autorità militare, verrà aperta al pubblico servizio.

Continuerà ad essere esercitata come binario sussidiario di servizio il tronco di raccordo fra la linea stessa e quella di Montebelluna-Castelfranco Veneto.

---

In conseguenza delle varianti apportate alla linea e al raccordo suddetti si indicano qui appresso le nuove caratteristiche.

1. — DESCRIZIONE DELLA LINEA E DEL RACCORDO.

La nuova linea, a scartamento normale e a semplice binario, ha origine alla stazione di Montebelluna e termina all'innesto, con bivio simmetrico denominato Bivio Piave, con la linea Treviso-Udine a m. 49 dalla testata, verso Treviso, del ponte sul fiume Piave presso la stazione di Susegana.

---

La nuova linea misura fra l'asse del F. V. della stazione di Montebelluna e l'estremità Susegana del Bivio Piave chilometri 18+005.13 con pendenza massima del 10 per mille. Vi sono 32 passaggi a livello dei quali 7 solamente, e cioè quelli in corrispondenza alle progressive 1+586.58, 5+605.86, 9+846.99, 13+316.01, 13+631.72, 14+678.77 e 17+104.62, sono muniti di chiusura.

La nuova linea comprende, oltre le stazioni terminali di Montebelluna e di Susegana, quelle di Volpago e di Nervesa nonchè i bivi Feltrina e Piave.

Il raccordo fra le linee Castelfranco-Montebelluna e Montebelluna-Susegana a scartamento normale e a doppio binario ha origine alla progressiva Km. 26+062.27 della linea Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna dalla quale si stacca con bivio simmetrico denominato Bivio S. Gaetano e termina al suo innesto con la linea Montebelluna-Susegana per il binario dei pari alla progressiva Km. 1+515.79 e per quello dei dispari alla progressiva Km. 1+694.19. È lungo Km. 2+117.87 pel binario dei pari e Km. 2+296.27 per quello dei dispari ed è formato da rettifili e da curve con raggio minimo di m. 500 e con pendenza massima dell'8.20 per mille.

Vi sono due passaggi a livello forniti entrambi di chiusura.

## II. — DESCRIZIONE DELLE STAZIONI E DEI BIVI.

MONTEBELLUNA. — Stazione di origine della nuova linea, comune alle linee Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna e Treviso-Belluno.

*Segnali di partenza:*

Semaforo a tre ordini di ali, a m. 168 dall'asse del F. V., impiantato fra la 2ª e la 3ª linea, che comanda ai treni diretti verso Susegana con l'ala superiore, verso Treviso con l'intermedia e verso Castelfranco con l'inferiore.

*Segnali di partenza:*

*Verso Castelfranco Veneto.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 635 dall'asse del F. V., preceduto a m. 700 dal relativo semaforo di avviso.

*Verso Treviso.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 683 dall'asse del F. V., preceduto a m. 600 dal relativo semaforo di avviso.

*Verso Susegana.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 666 dall'asse del F. V., preceduto a m. 600 dal corrispondente semaforo di avviso.

BIVIO S. GAETANO. — Punto d'innesto del raccordo della linea Montebelluna-Castelfranco con quella di Montebelluna-Susegana in corrispondenza alla progressiva Km. 26 + 062.27 (da Camposampiero).

*Segnali di protezione*:

*Lato Castelfranco.* — Semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di 1ª categoria, situato a m. 200 dalla punta dei deviatoi del Bivio, preceduto a m. 800 dal corrispondente semaforo ad un'ala di avviso.

L'ala sulla piantana sinistra (alta) comanda ai treni diretti verso Montebelluna, quella sulla piantana destra (bassa) ai treni diretti verso Susegana pel Bivio Feltrina.

*Lato Susegana.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 250 dal Bivio, preceduto a m. 800 dal corrispondente semaforo di avviso.

*Lato Montebelluna.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 250 dal Bivio, preceduto a m. 800 dal corrispondente semaforo di avviso.

*Bivio Feltrina.* — Punto d'innesto del raccordo della linea Montebelluna-Susegana con la Montebelluna-Castelfranco in corrispondenza alla progressiva Km. 1+515.79 (da Montebelluna) per il binario dei treni pari ed alla progressiva Km. 1+694.19 (da Montebelluna) per il binario dei treni dispari.

*Segnali di protezione*:

*Lato Susegana.* — Semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di 1ª categoria, collocato a

m. 214 dalla punta del deviatoio estremo del bivio, preceduto a m. 705 dal corrispondente semaforo ad un'ala di avviso; l'ala sulla piantana sinistra (bassa) comanda ai treni diretti verso Castelfranco pel Bivio S. Gaetano; quella sulla piantana destra (alta) ai treni verso Montebelluna.

*Lato Castelfranco.* — Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 250, preceduto a m. 800 dal corrispondente semaforo di avviso.

*Lato Montebelluna.* — Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 250, preceduto a m. 600 dal corrispondente semaforo di avviso.

VOLPAGO. — Stazione con fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 6+336.36 a sinistra.

Binario d'incrocio della lunghezza utile di m. 1150 e due binari tronchi della lunghezza utile di m. 555, quello di sinistra che si distacca dalla 1ª linea e di m. 600 a destra distaccato dal binario d'incrocio.

SERVIZIO D'ACQUA. — Due rifornitori dei quali uno principale da 50 mc. ed uno sussidiario da cm. 25 con due colonne idrauliche in corrispondenza dei rifornitori, una in servizio della 1ª linea e l'altra in servizio del binario d'incrocio.

*Segnali di partenza*:

Due semafori ad un'ala di 1ª categoria, situati: quello verso il Bivio Feltrina a m. 880 e quello verso Nervesa a m. 766 dall'asse del F. V. e preceduti: il primo a m. 600 ed il secondo a m. 575 dal relativo semaforo di avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4413 bis con la chiavata V O.

NERVESA. — Stazione con fabbricato viaggiatori alla progressiva chilometrica 14+232.33 a sinistra.

Binario d'incrocio della lunghezza utile di m. 650, un binario tronco diramantesi dal binario d'incrocio della lunghezza utile di m. 625.

*Segnali di protezione*:

Due semafori ad un'ala di 1ª categoria collocati: quello lato Volpago a m. 470 e quello verso il Bivio Piave a m. 760 dall'asse

del F. V. e preceduti rispettivamente alla distanza di m. 800 e m. 600 dal relativo semaforo di avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4413 bis con la chiamata N E.

Bivio Piave. — Punto di distacco della linea Montebelluna-Susegana dalla linea Udine-Treviso a m. 0+983 dall'asse del F. V. della stazione di Susegana.

Punto dello scambio di allacciamento del bivio col binario per Montebelluna, progressiva Km. 17+860.

*Segnali di protezione*:

*Lato Treviso.* — Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria con ala d'avviso accoppiata, collocato a m. 201 dal Bivio e preceduto a m. 601 dal relativo semaforo di avviso.

*Lato Montebelluna.* — Un semaforo di 1ª categoria con ala di avviso accoppiata, posto a m. 264 dal Bivio e preceduto a m. 660 dal corrispondente semaforo di avviso.

*Lato Susegana.* — Un semaforo a due ordini di ali posto a m. 733 dal Bivio ed a m. 250 dall'asse del F. V. di Susegana, avente significato di segnale di partenza da questa stazione; l'ala superiore comanda ai treni diretti a Mestre, quella inferiore ai treni diretti a Montebelluna.

Susegana. — Stazione termine della linea, comune alla linea Treviso-Udine, con fabbricato viaggiatori alla progressiva chilometrica 40+035 (da Mestre a sinistra).

*Segnali di protezione*:

*Lato Bivio Piave.* — Semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di 1ª categoria posto a m. 270 dall'asse del F. V.: l'ala dell'albero di sinistra (alta) comanda ai treni diretti al binario di corsa, quella dell'albero di destra (bassa) ai treni diretti al binario di precedenza; le relative ali di avviso sono accoppiate a quelle di 1ª che proteggono il Bivio verso Montebelluna e Mestre.

*Lato Udine.* — Semaforo ad un'ala di 1ª categoria accoppiata ad ala di avviso posto a m. 456 dall'asse del F. V., preceduto a m. 700 da semaforo ad un'ala di avviso. Il segnale di avviso accoppiato a quest'ultimo segnale di protezione corrispondente al segnale di partenza di Susegana verso il Bivio Piave.

Tutti i detti segnali sono collocati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano, fatta eccezione per il semaforo di partenza da Montebelluna la cui posizione rispetto ai treni dipende dal binario dal quale ha luogo la partenza dei treni stessi.

### III. — SERVIZI CUI LE STAZIONI SONO ABILITATE.

Le stazioni di Nervesa e Volpago sono ammesse ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, a quelli di merci in collettame a grande velocità per spedizioni non superanti il peso di kg. 200 e costituite da colli non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno, e di merci a carro completo a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci a qualunque classe appartengano, verso abbuono per quelle a piccola velocità ordinaria delle corrispondenti quote di diritto fisso.

### IV. — TRENI.

Il servizio della linea sarà fatto con due coppie di treni ordinari.

### V. — DISTANZE CHILOMETRICHE.

Le distanze chilometriche fra le stazioni della detta linea risultano dall'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

### VI. — GIURISDIZIONE.

La linea suddetta viene inclusa nel Compartimento di Venezia ed aggregata rispettivamente:

per il *Servizio Movimento*:
al 5° riparto movimento di Belluno, al 2° riparto telegrafico di Venezia e al Circolo di Ripartizione di Venezia;

per il *Servizio Lavori*:
alla sezione di Padova;

per il *Servizio Trazione*:
al riparto di Treviso;

per il *Servizio Veicoli*:
al riparto d'ispezione veicoli di Venezia.

La linea stessa viene compresa, per quanto riguarda la disinfezione, nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Mestre, escluse le stazioni di Montebelluna e Susegana che restano comprese rispettivamente nelle zone d'azione delle squadre di disinfezione di Treviso e Venezia;

per il *Servizio Sanitario*:
all'ispettorato sanitario di Venezia;

per le *forniture di Magazzino*:
al gruppo 6°, Compartimento di Venezia, pag. 12 dell'allegato all'Ordine di servizio n. 392-1914.

Nei riguardi della circoscrizione dei riparti d'ispezione la suddetta linea è inclusa nel 3° riparto con sede a Verona.

## VII. — TRASPORTI VIAGGIATORI E BAGAGLI.

Per i trasporti di viaggiatori e bagagli sono in tutto applicabili, con il cumulo delle distanze, al percorso della linea Montebelluna-Susegana le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla rete dello Stato, comprese quelle stabilite dal volume delle concessioni speciali (edizione gennaio 1909) e dal regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) con tutte le successive aggiunte e modificazioni, nonchè le concessioni e norme riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, i viaggi degli agenti postali e di quelli di pubblica sicurezza, la spedizione di merci come bagaglio per gli abbo-

nati, ecc., restando abrogata ogni altra disposizione che non sia espressamente confermata.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sulla linea Montebelluna-Susegana senza aumento di prezzo.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la nuova linea è da considerarsi di terza categoria.

## VIII. — TRASPORTI MERCI.

Per tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., sia in servizio interno che cumulativo italiano, sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari ».

Il percorso di detta linea deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della rete dello Stato.

## IX. — ISTRADAMENTO DEI TRASPORTI.

L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso contraria domanda sui documenti di trasporto.

## X. — SCRITTURE E VERSAMENTI.

Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo-stazione, valgono le norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e le successive modificazioni.

Le stazioni di Nervesa e Volpago effettueranno i propri versamenti alla cassa di Milano con la periodicità di cui alla lettera *F* dell'elenco allegato all'Ordine di servizio n. 184-1913, e cioè nei giorni 6, 14, 21 ed ultimo del mese.

Le stazioni stesse provvederanno con gl'incassi delle gestioni, su ordinativi emessi dalla Cassa, al pagamento delle competenze del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti dipendenti dal Servizio Lavori (sorveglianza e manutenzione) provvederà con proprio personale la Cassa compartimentale di Milano.

## XI. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Le carte di libera circolazione serie *A* e *At* per l'intera rete e quelle comprendenti tutte le linee del Compartimento di Venezia, nonchè i biglietti permanenti di compartimento riservato, saranno validi anche per la linea Montebelluna-Susegana.

---

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi alle pubblicazioni in uso veggansi gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 8 *e* 22.

---

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 29-1920.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), alle pagine 11 e 15 dovrà riportarsi di contro rispettivamente ai nomi di Nervesa e di Volpago le lettere *LO*, considerando i nomi stessi come scritti in carattere minuscolo.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 7, alle linee del Compartimento di Venezia aggiungere:

Montebelluna - Susegana

— a pagina 37, di contro al nome della stazione di Montebelluna, aggiungere nella colonna 5 il numero « 58 bis »;

— a pagina 39 fra le stazioni di Nera Montoro e Nervi inserire:

| Nervesa | Montebelluna-Susegana | Venezia 5° Belluno | Treviso |
|---|---|---|---|

/ 58 bis / V / B / G (12) / A (13) / O (13) / — / — / — / — / — / — / — / — / — /

ed a piè della pagina stessa riportare la nota:

(12) Limitatamente ai trasporti a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, ed a quelli in collettame per spedizioni non superanti i kg. 200 e costituite da colli non eccedenti il peso di kg. 50.

(13) Limitatamente ai trasporti a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono per quelli a P. V. O. delle corrispondenti quote di diritto fisso.

— a pagina 59, di contro al nome della stazione di Susegana, aggiungere nella colonna 5 il numero « 58 bis »:

— a pagina 65 fra le stazioni di Vogogna Ossola e Voltana inserire:

| Volpago | Montebelluna-Susegana | Venezia 5° Belluno | Treviso |
|---|---|---|---|

/ 58 bis / V / B / G (13) / A (14) / O (14) / — / — / — / — / — / — / — / — / — /

ed a piè della pagina stessa riportare la nota:

(13) Limitatamente ai trasporti a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, ed a quelli in collettame per spedizioni non superanti i kg. 200 e costituite da colli non eccedenti il peso di kg. 50.

(14) Limitatamente ai trasporti a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono per quelli a P. V. O. delle corrispondenti quote di diritto fisso

— a pagina 81 riportare la seguente tabella:

segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 29-1920.

(58 bis) Montebelluna-Susegana.

| **Montebelluna** | | | |
|---|---|---|---|
| 7 | Volpago | | |
| 15 | 8 | Nervesa | |
| 19 | 13 | 5 | **Susegana** |

Nella carta delle Ferrovie dello Stato tracciare la nuova linea Montebelluna-Susegana con l'indicazione dei nomi delle stazioni di Volpago e Nervesa, rispettivamente nel senso da Montebelluna a Susegana; nell'indice grafico tracciare pure la nuova linea con l'indicazione del numero « 58 bis ».

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valore per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916):

— a pag. 37, fra i nomi delle stazioni di Nera Montoro e Nervi inserire:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nervesa** . . | Montebelluna - Padova - Bologna - Livorno C.le | 606 | Montebelluna - Padova - Castellamare Adr. - Isernia - Cancello | 829 | 603 | 829 |

— a pag. 65, fra i nomi delle stazioni di Vogogna Ossola e Voltana inserire:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Volpago** . . | Montebelluna - Padova - Bologna - Livorno C.le | 598 | Montebelluna - Padova - Castellamare Adr. - Isernia - Cancello | 821 | 595 | 821 |

— alle pagine 21, 22, 42, 45, 54 e 59, di contro ai nomi delle stazioni di cui al seguente prospetto, modificare le attuali indicazioni secondo quanto appresso:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Conegliano** | Montebelluna - Padova - Bologna - Livorno C.le | 618 | Montebelluna - Padova - Castellamare Adr. - Isernia - Cancello | 841 | 615 | 841 |
| **Cusano** . . | » | 657 | » | 880 | — | — |
| **Pianzano** . | » | 626 | » | 849 | 623 | 849 |
| **Pordenone** | » | 648 | » | 871 | 645 | 871 |
| **Sacile** . . | » | 635 | » | 858 | 632 | 858 |
| **Susegana** . | » | 610 | » | 833 | 607 | 833 |

segue *Allegato* A *all'ordine di servizio N.* 29-1920.

Nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915), a pag. 36 di contro al nome di « Sacile » sostituire il numero 3, indicato nella colonna intestata a « Livorno », col numero 2.

Nella tabella n. 28, a pagina 42 del « Prontuario delle distanze chilometrice dalle stazioni, fermate e case contoniere ex-austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano, da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli, valori e merci » (edizione agosto 1919), modificare come appresso le distanze intercedenti fra i transiti di Cormons e Pontebba e quelli di Peri e Primolano.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cormòns transito | — Peri transito . . . . | Km. | 271 |
| » » | — Primolano transito . | » | 192 |
| Pontebba transito | — Peri transito . . . . | » | 309 |
| » » | — Primolano transito . | » | 230 |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 9, fra i nomi di Nera Montoro e Nervi trascrivere:

| | | |
|---|---|---|
| **Nervesa** . . . . . . . . | 45 | 35 |

— a pag. 14, fra i nomi di Vogogna Ossola e Voltana trascrivere:

| | | |
|---|---|---|
| **Volpago** . . . . . . . . | 45 | 34 |

— a pag. 17, nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, trascrivere: « 238 Susegana ».

— a pag. 45, nella terza colonna trascrivere la denominazione della linea « Montebelluna-Susegana » e i nomi delle nuove stazioni di contro ai numeri progressivi in appresso indicati:

Montebelluna-Susegana

| | |
|---|---|
| 34 | Volpago |
| 35 | Nervesa |

Di contro poi al nome delle suddette stazioni si dovranno indicare le relative distanze, che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Montebelluna e Susegana, rispettivamente a pag. 44-18 e 43-20, le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

segue *Allegato* A *all'ordine di servizio N.* 29-1920.

| | Montebelluna | Susegana |
|---|---|---|
| | — | — |
| **Volpago** . . . . . | 7 | 13 |
| **Nervesa** . . . . . | 15 | 5 |

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Montebelluna o di Susegana, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione della distanza, seguìto rispettivamente dal n. 197 (corrispondente al transito di Montebelluna) o dal n. 238 (corrispondente al nuovo transito di Susegana). Siccome, poi, i trasporti devono essere istradati sulla nuova linea Montebelluna-Susegana tutte le volte che questa determina la via più breve, si indicano nel prospetto allegato *B* le distanze, coi rispettivi istradamenti, dal transito di Montebelluna alle stazioni e case cantoniere dei tronchi Spresiano-Pontebba-Cormòns e S. Vito al Tagliamento-Osoppo, le cui distanze tassabili, indicate nei prontuari manoscritti delle rimanenti stazioni della Rete, possono risentire una diminuzione in conseguenza dell'apertura della nuova linea suddetta.

Pertanto le distanze per le stazioni e case cantoniere dei tronchi di cui sopra saranno da formarsi sommando quella indicata per Montebelluna, da rilevarsi dai prontuari in uso, con le altre risultanti dal prospetto allegato *B*.

Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso ogni qualvolta risultino minori di queste ultime; quando invece risultassero maggiori, si dovranno lasciare sussistere le distanze attualmente in vigore. Nei casi di modificazione alla distanza, il nuovo istradamento sarà dato dall'unione di quello indicato per la stazione di Montebelluno, da rilevarsi dai prontuari in uso, seguìto da quello risultante, per ciascuna stazione, dal prospetto allegato *B*.

Viceversa le stazioni indicate nel prospetto sopra accennato, rilevata dal medesimo la loro nuova distanza per Montebelluna, formeranno quelle per le altre stazioni della rete sommando la nuova distanza per Montebelluna con quelle risultanti, a questa stazione, da un apposito fascicolo da distribuirsi dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, e valendosene ogni qual volta le medesime, così formate risultino minori di quelle attualmente indicate nei prontuari in uso. La via più breve, sulla quale le distanze stesse risulteranno stabilite, sarà quella Susegana-Montebelluna (numeri 238, 197).

Il fascicolo suddetto conterrà anche le nuove distanze ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormòns e alla stazione di Cervignano, le quali annullano e sostituiscono quelle indicate nel 4° foglio di modificazioni ed aggiunte alla parte II *B* delle tariffe merci internazionali, fascicolo 1°, edizione gennaio 1919.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 29–1920.

**Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di Montebelluna**

| (1) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Montebelluna |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 43 | 19 | Spresiano. . . . . . . . | 197, 238 | 25 |
| » | 20 | Susegana. . . . . . . . | 197 | 19 |
| » | 21 | Conegliano . . . . . . . | 197, 238 | 27 |
| » | 22 | Pianzano. . . . . . . . | » | 35 |
| » | 23 | Orsago (casa cantoniera). . | » | 39 |
| » | 24 | Sacile. . . . . . . . . | » | 44 |
| » | 25 | Fontanafredda (casa cantoniera) | » | 51 |
| » | 26 | Pordenone . . . . . . . | » | 57 |
| » | 27 | Cusano . . . . . . . . | » | 66 |
| » | 28 | Casarsa . . . . . . . . | » | 72 |
| » | 29 | Codroipo. . . . . . . . | » | 83 |
| » | 30 | Pasian Schiavonesco . . . | » | 95 (4)<br>106 (5) |
| » | 31 | Udine stazione e transito . | » | 106 |
| » | 32 | Reana del Roiale. . . . | 197, 238, 173 | 116 |
| » | 33 | S. Pelagio (casa cantoniera). | » | 119 |
| » | 34 | Tricesimo . . . . . . . | » | 121 |
| » | 35 | Tarcento. . . . . . . . | » | 125 |
| » | 36 | Magnano Artegna. . . . | 197, 238, 173,<br>197, 238, 212 | 129 |
| 44 | 1 | Gemona Ospedaletto . . . | 197, 238, 212 | 122 |
| » | 2 | Venzone. . . . . . . . | 197, 238, 212 | 129 |
| » | 3 | Stazione per la Carnia . . . | » | 134 |
| » | 4 | Moggio . . . . . . . . | » | 139 |
| » | 5 | Resiutta. . . . . . . . | » | 142 |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 29–1920.

| (1) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Montebelluna |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 44 | 6 | Chiusaforte . . . . . . . | » | 150 |
| » | 7 | Dogna . . . . . . . . . | » | 155 |
| » | 8 | Pontebba stazione. . . . | » | 162 |
| » | 9 | Pontebba transito (2). . . | » | 163 |
| » | 10 | Buttrio . . . . . . . . | 197, 238, 173 | 115 |
| » | 11 | Manzano . . . . . . . . | » | 119 (4) |
| » | 12 | S. Giov. Manzano . . . . | » | 121 (5) |
| » | 13 | Cormòns transito (3) . . . | » | 125 |
| 45 | 125 | S. Vito al Tagliamento . . | 19[illegible], 238, 41 | 78 |
| » | 23 | Valvasone . . . . . . . | » | 79 |
| » | 24 | S. Martino al Tagliamento (casa cantoniera) | » | 81 |
| » | 25 | S. Giorgio della Richinvelda | » | 84 |
| » | 26 | Spilimbergo . . . . . . | » | 91 |
| » | 27 | Valeriano, . . . . . . . | » | 97 (4)<br>101 (5) |
| » | 28 | Pinzano . . . . . . . . | » | 101 |
| » | 29 | Forgaria Bagni Anduins. . | » | 104 |
| » | 30 | Cornino (casa cantoniera) . | » | 108 |
| » | 31 | Majano . . . . . . . . | » | 144 |
| » | 32 | Osoppo . . . . . . . . | » | 118 |

(1) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei prontuari manoscritti (edizione aprile 1914).
(2) Già « Pontebba Confine » nei prontuari merci; già « Pontafel » nei prontuari viaggiatori e bagagli.
(3) Già « Cormòns confine nei prontuari merci; già « Cormòns stazione » nei prontuari viaggiatori e bagagli.
(4) Distanza effettiva.
(5) Distanza virtuale.

## Ordine di servizio N. 30 (P.).

### Provvedimenti per il personale delle ferrovie sarde.

In applicazione del disposto dell'art. 6 del R. decreto 21 dicembre 1919, n. 2550, il Consiglio d'amministrazione, con deliberazione in data 6 febbraio 1920, ha determinato gli organi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato competenti a prendere i provvedimenti previsti dal regolamento pel personale delle ferrovie Reali Sarde, che resta in vigore fino al 1° luglio 1920, come dall'elenco seguente.

*Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

# REGOLAMENTO
## pel personale della Compagnia Reale delle ferrovie sarde.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| Art. 5 (2° comma). | |
| I passaggi che portino seco cambiamenti di qualifica sono deliberati dal *Direttore generale* per gli Agenti a stipendio annuo o mensile e dal *Direttore dell'esercizio* per gli agenti a paga giornaliera. | Dal Consiglio d'Amministrazione<br>Dal Consiglio d'Amministrazione |
| Art. 7 (2° comma). | |
| Gli agenti a paga giornaliera sono retribuiti solo per il tempo in cui prestano effettivo servizio, salve le eccezioni di cui nel presente regolamento e quelle che saranno stabilite con speciali disposizioni del *Direttore.* | Del Direttore generale |
| Art. 8. | |
| Gli agenti non possono, neppure a mezzo d'interposta persona, esercitare altri uffici, impieghi, commerci, professioni o mestieri, senza averne avuto esplicito permesso dalla *Compagnia.* | Dall'Amministrazione |
| Art. 11 (2° comma). | |
| Qualora la risposta non sia ritenuta soddisfacente, l'istanza od il reclamo può essere rivolto all'ufficio superiore ed, in ultimo grado, al *Direttore generale.*<br>Se trascorrono trenta giorni senza che sia stata data risposta, l'istanza od il re- | Direttore generale |

**NB. — In relazione al R. decreto-legge 2 febbraio 1920, n. 130, laddove è indicato il " Direttore generale ,, deve intendersi " l'Amministratore generale ,,.**

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| clamo può essere rinnovato direttamente all'ufficio superiore, ed in ultimo grado, al Direttore generale. | Direttore generale |
| Art. 12 (1° comma). | |
| L'agente giornaliero addetto alle linee può essere autorizzato dalla *Compagnia* a valersi, sotto la sua responsabilità, dei famigliari, per il servizio di guarda-barriera. | Il Delegato per l'esercizio |
| Art. 13 (2° comma). | |
| Le nomine del personale in prova e le nomine a stabile sono di competenza per il personale a stipedio del *Direttore generale* e per quello a paga del *Direttore di esercizio.* | Le nomine del personale in prova sono di competenza del Direttore generale, quelle a stabile del Consiglio d'Amministrazione |
| Art. 14 (1°, 4° e 5° comma). | |
| Per l'ammissione al servizio di prova è necessario: | |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | |
| 2° Di avere superato al momento dell'ammissione il 18° anno di età e non oltrepassato i 30 anni, per i servizi attivi, od i 40 anni per gli operai delle officine ed i 35 per gli altri servizi, salvo le eccezioni che, *con l'approvazione governativa*, la *Compagnia* credesse di ammettere in casi speciali e per determinate categorie di personale; | Che il Consiglio d'Amministrazione credesse |
| La *Compagnia* si riserva completa libertà nei criteri di nomina . . . | L'Amministrazione |
| La *Compagnia* riconosce, colle norme e colle formalità da essa stabilite, se gli aspiranti sono dotati di sana e robusta costituzione fisica . . . | L'Amministrazione |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| Art. 16 (1° comma). | |
| Gli agenti in prova possono venire esonerati dal servizio, con deliberazione insindacabile del *Direttore generale*, se trattasi di agenti a stipendio, o del *Direttore dell'esercizio*, se trattasi di agenti a paga. | Direttore generale<br>Direttore generale |
| *a*) . . . . . . . . . . . . . . . | |
| *b*) se, durante il periodo di prova, a giudizio insindacabile del *Direttore generale* se trattasi di agenti a stipendio, o del *Direttore di esercizio* se di agenti a paga, abbiano dimostrato, per la natura e la frequenza di mancanze anche lievi . . | Direttore generale<br>Direttore generale |
| *c*) nei casi in cui le mutate condizioni dell'esercizio esigano una diminuzione di personale, quando a giudizio della *Compagnia* non siavi modo di conferire all'agente attribuzioni . . . | Direttore generale |
| Art. 17 (2° comma). | |
| Gli avanzamenti sono deliberati dal *Direttore generale* per gli agenti a stipendio e dal *Direttore dell'esercizio* per gli agenti a paga. | Direttore generale<br>Direttore generale |
| Art. 18 (2° e 3° comma). | |
| La *Compagnia* si riserva completa libertà nei criteri di promozione del personale a stipendio annuo. | L'Amministrazione |
| La *Compagnia* può adibire temporaneamente gli agenti a funzioni di grado superiore a quello di cui sono provvisti, ma è tenuta, dopo trascorso un anno di reggenza continuata, a deliberare la promozione effettiva, quando la reggenza siasi | L'Amministrazione |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| esercitata in funzioni del servizio attivo inerenti alle qualifiche indicate nelle disposizioni approvate col Regio decreto 10 giugno 1900, n. 264, ed a quelle equiparate, nonchè a quelle altre che fossero designate dalla *Compagia.* | Consiglio d'Amministrazione |
| Art. 22 (1° comma). | |
| Gli agenti stabili ed in prova sono obbligati a tenere o trasferire la propria residenza dovunque sia stabilito dalla *Compagnia.....* | Dall'Amministrazione |
| Essi non possono abbandonare la propria residenza senza l'autorizzazione della *Direzione dell'esercizio.* | Del Delegato per l'esercizio |
| Art. 24 (ultimo comma). | |
| *La Direzione generale*, per il personale a stipendio annuo, e la *Direzione dell'esercizio* per quello a stipendio mensile od a paga giornaliera, hanno la facoltà, secondo le speciali esigenze del servizio, di determinare il tempo in cui i congedi debbono essere fruiti, di suddividerne il godimento . . . | Il Delegato per l'esercizio |
| Art. 25. | |
| *La Direzione generale* ha facoltà di accordare, in casi speciali, congedi straordinari, determinando se ed in quale misura sia da corrispondere lo stipendio o la paga. | Il Direttore generale |
| In caso di giustificata urgenza, i congedi straordinari possono essere accordati dalla *Direzione dell'esercizio.* | Dal Delegato per l'esercizio |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| Art. 26 (1° comma). | |
| Durante le assenze per malattia, accertata dai Sanitari della Compagnia, l'impiegato a stipendio lo conserva fino al limite di tre mesi. Trascorso questo termine la Direzione generale stabilisce, in base al rapporto della Direzione dell'esercizio . . . | Sanitari dell'Amministrazione<br>Il Direttore generale<br>Del Delegato per l'esercizio |
| Art. 28 (2°, 3°, 4° ed ultimo comma). | |
| Essa (l'aspettativa) viene anche disposta d'ufficio nei casi di prolungata infermità o di sopraggiunto impedimento all'ulteriore esercizio delle funzioni proprie di ciascuna qualifica, quando la *Compagnia* giudichi conveniente esperimentare l'esenzione. | L'Amministrazione |
| L'aspettativa non può essere negata quando sia domandata per motivi di salute, od a giudizio di due *sanitari della Compagnia* sia accertato che l'agente . . . | Sanitari dell'Amministrazione |
| L'aspettativa deve essere in ogni caso deliberata dal *Direttore generale* pel personale a stipendio e dal *Direttore dell'esercizio* per quello a paga. Allo scadere della aspettativa, ove perdurino le cause che la motivarono, si fa luogo all'esonero definitivo dal servizio, salvo le disposizioni di competenza del *Direttore generale.* | Consiglio d'Amministrazione<br>Consiglio d'Amministrazione<br>Consiglio d'Amministrazione |
| Art. 29 (penultimo comma). | |
| L'esonero definitivo per gli agenti stabili è deliberato dal *Consiglio di Amministrazione.* | Consiglio d'Amministrazione |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| Art. 30 (1° comma). | |
| Nei casi di imperfezioni fisiche dipendenti da infortunio sul lavoro, ed ove la inabilità permanente sia soltanto parziale e vi sia la possibilità, riconosciuta dall'*Ufficio speciale delle ferrovie*. | Il Delegato per l'esercizio |
| Atr. 31. | |
| L'esonero per inabilità al servizio nelle funzioni proprie della qualifica di cui è rivestito l'agente è disposto in seguito a giudizio reso da una commissione di medici di fiducia *della Compagnia* . . . . . | Dell'Amministrazione |
| ma la decisione è riservata ai *sanitari della Compagnia*. | Dell'Amministrazione |
| Art. 32 (1° comma). | |
| Le dimissioni volontarie non hanno valore in effetto, finchè non sono accettate dalla *Compagnia*. | Direttore generale |
| Art. 34 (1° e penultimo comma). | |
| E' corrisposto l'intero stipendio o paga per tutta la durata dell'assenza agli agenti che siano chiamati a prestar servizio gratuito come giurati, ed a quelli che siano citati come testimoni:<br>*a*) . . . . . .<br>*b*) . . . . . . | |
| Per gli agenti citati come testimoni, per cause non contemplate nei precedenti alinea ed anche non attinenti al servizio, decide il *Direttore generale* caso per caso, se ed in quale misura . . . | Il Direttore generale |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| Art. 47<br>(1°, 2°, penultimo ed ultimo comma). | |
| Gli agenti sottoposti a procedimento penale per uno dei reati che dànno luogo alla destituzione, o che comunque trovinsi in stato di arresto, o siano implicati in fatti che possano dar luogo alla degradazione od alla destituzione, possono, a giudizio insindacabile del Direttore d'esercizio pel personale a paga o dal *Direttore generale* pel personale a stipendio, essere sospesi in via preventiva dal soldo e dal servizio. | Delegato per l'esercizio<br>Delegato per l'esercizio |
| La sospensione preventiva è di massima disposta dal *Direttore o dai capi servizio* e in casi d'urgenza dai superiori immediati . . . | Delegato per l'esercizio o dai capi degli Uffici della Delegazione |
| In ogni caso il *Direttore generale* giudica irrevocabilmente a seconda delle circostanze, se ed in quale misura sia da rimborsarsi lo stipedio o la paga trattenuta. Il *Direttore generale* ha anche la facoltà di concedere all'agente sospeso in via preventiva od alla sua famiglia un assegno alimentare . . . | Direttore generale<br>Direttore generale |
| Art. 48 (2° comma). | |
| La deliberazione del licenziamento (degli agenti in prova) è di competenza del Direttore . . . | Direttore generale |
| Art. 52. | |
| Le punizioni per le mancanze di cui agli articoli 41 e 42 sono inflitte dagli *Ingneri Capi del personale* a paga giorna- | Capi degli Uffici della Delegazione |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 3-01920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
|---|---|
| liera, e dal *Direttore dell'esercizio* pel personale a stipedio mensile e dal *Direttore generale* per gli stipendiati annui . . . | Capi degli Uffici della Delegazione<br>Delegato per l'esercizio |
| Art. 53. | |
| Le punizioni per le mancanze di cui all'art. 43 sono inflitte, previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza e la loro contestazione all'incolpato, dal *Direttore dell'esercizio* pel personale a paga giornaliera ed a stipendio mensile, nei casi previsti dal paragrafo 1° all'8° compreso, pei quali la sospensione può estendersi fino a 10 giorni; dal Direttore generale quando per i casi previsti dai paragrfi 2°, 5°, 6° e 8° venga proposto il trasloco punitivo e per tutti gli altri casi previsti dal paragrafo 9° al 16° compreso, pei quali la sospensione può estendersi da uno a trenta giorni. | Delegato per l'esercizio<br>Delegato per l'esercizio |
| La sospensione del personale a stipendio annuo è sempre di competenza del *Direttore generale.* | Direttore generale |
| Art. 54. | |
| Le punizioni per le mancanze di cui agli articoli 44, 45 e 46 sono inflitte con deliberazione del Consiglio di disciplina, costituito: | |
| *da un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, designato dal Ministro dei lavori pubblici*, con funzioni di presidente; | Da un Ispettore superiore, con funzioni da Presidente |
| *dal Direttore della Compagnia* o da un *membro del Consiglio d'Amministrazione, o da chi per essi;* | Dal Capo del Servizio Personale o da chi per esso |

segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 30-1920.

| Autorità sociali competenti a prendere i singoli provvedimenti | Autorità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che vengono sostituite a quelle sociali |
| --- | --- |
| *da un funzionario superiore della Compagnia*, da designarsi da chi ha la rappresentanza legale della Compagnia stessa. | Dal Delegato per l'esercizio o da chi per esso |
| Art. 56 (ultimo comma). | |
| Qualora la relazione concluda l'accertamento di una mancanza per la quale sia nel presente regolamento prevista la destituzione, *il Direttore dell'esercizio* dispone perchè agli incolpati sia data visione dei relativi allegati.... | Delegato per l'esercizio |
| Art. 58 (2° comma). | |
| Il ricoroso deve essere indirizzato per la via gerarchica al Consiglio di disciplina per le punizioni inflitte dal Consiglio di disciplina stesso e dal *Direttore generale; al Direttore generale* per le punizioni inflitte dal *Direttore d'esercizio;* al *Direttore d'esercizio* per tutte quelle inflitte dagli ingegneri capi, dai capi Servizio e per tutte quelle relative al personale in prova, che non siano inflitte dai superiori locali di cui l'art. 52; ed infine ai capi servizio per le punizioni inflitte dai Superiori locali di cui all'articolo stesso. | Al Direttore generale<br>Dal Delegato per l'esercizio<br>Al Delegato per l'esercizio |
| *Competenze accessorie.* | |
| Per i provvedimenti di competenza della Direzione d'esercizio o del Direttore d'esercizio di cui agli art. 3, 13, 21 e 25 delle disposizioni per le competenze accessorie si intende sostituito il Delegato per l'esercizio. | |

## Ordine di servizio N. 31 (M. C.).

### Servizio pubblico dello scalo di Ravenna Darsena allacciato alla stazione di Ravenna.

Il servizio pubblico sui binari della Darsena di Ravenna allacciati alla stazione omonima con apposito binario verrà regolato dal giorno 1° aprile 1920 dalle disposizioni seguenti:

I binari costituenti la Darsena sono:

1° Il binario Nuova Darsena, di carico e scarico sia dai natanti che da terra;

2° I binari 1° e 2° di carico e scarico della nuova banchina Baccarini lungo il Canale Candiano.

Il binario Nuova Darsena è provvisto di due grues comuni impiantate verso il canale, una della portata di 3 tonnellate e l'altra di 10 tonnellate.

Le operazioni di pesatura si eseguiranno in stazione di Ravenna.

Lo scalo di Ravenna Darsena viene ammesso ad eseguire in partenza e a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti esclusivamente *a carro completo o da considerarsi tali* di merci a P. V. A. ed a P. V. O. da e per il mare compresi quelli destinati fino dall'origine alla stazione di Ravenna e che i destinatari volessero far proseguire a Ravenna Darsena per l'imbarco, alle condizioni ed ai prezzi di cui l'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Tale allegato costituisce il capo V della parte IV dell'allegato 8 alle tariffe.

Tutte le operazioni inerenti alle spedizioni ed allo svincolo delle merci dovranno essere eseguite nella stazione di Ravenna.

Per le aggiunte da praticarsi nell'allegato 8 alle tariffe, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nei prontuari manoscritti in uso presso

le stazioni e gli uffici di controllo e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » veggansi gli allegati *A B* al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 31-1920.

## Capo V.

## Scalo di Ravenna Darsena.

Art. 1. — Lo scalo di Ravenna Darsena è ammesso a spedire in partenza e a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti esclusivamente a carro completo o da considerarsi tali di merci a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. da e per il mare, compresi quelli destinati fin dall'origine alla stazione di Ravenna e che i destinatari volessero far proseguire alla Darsena per l'imbarco.

Art. 2. — L'accettazione, lo svincolo e tutte le altre operazioni contabili inerenti ai trasporti si eseguiscono negli uffici della stazione di Ravenna.

Art. 3. — I mittenti delle spedizioni destinate a proseguire per mare devono indicare sulle lettere di porto e sugli altri documenti di trasporto la precisa denominazione di « Ravenna Darsena ».

Art. 4. — Le spedizioni in provenienza o in destinazione di Ravenna Darsena sono tassate come se fossero eseguite da e per Ravenna stazione con l'aggiunta delle seguenti sopratasse:

| Località di partenza o di destinazione | Prezzo per trasporto di ciascun vagone della portata di | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 10 tonn. | 12 tonn. | 14 tonn. | 15 tonn. | 16 tonn. | 18 tonn. |
| Da Ravenna stazione a Ravenna Darsena e viceversa . . . L. | 2.70 | 3.10 | 3.50 | 3.70 | 3.90 | 4.30 |

Nel caso in cui venissero richiesti o fossero necessari pel trasporto carri di portata superiore a 12 tonn., non indicati qui sopra, la sopratassa suddetta fissata per vagoni da 12 tonn. è aumentata di lire 0.20 per ogni tonn. in più di portata.

Ai trasporti di merci esplosive delle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe, invece delle sopratasse suindicate, sono applicabili i prezzi proporzionali per tonn.-chilometro o per spedizione-chilometro, stabiliti per dette merci nell'allegato predetto, computando tali prezzi sulla distanza di un chilometro.

Art. 5. — Le operazioni di carico e scarico delle merci in partenza e in arrivo a Ravenna Darsena devono indistintamente essere eseguite dalle parti, salvo il disposto dell'art. 63 avvertenza *c*) e perciò il diritto fisso, rispettivamente stabilito dalle varie tariffe, viene diminuito di L. 0.50 per ogni tonnellata e per ogni operazione, a meno che tale detrazione sia già portata dalla tariffa applicabile.

segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* **31-1920.**

Art. 6. — La pesatura dei carri, tanto in partenza che in arrivo, si effettua sul ponte a bilico della stazione di Ravenna verso il pagamento della relativa tassa a favore dell'art. 113 delle tariffe.

Art. 7. — Le domande dei carri da caricarsi debbono dagli speditori essere fatte nell'ufficio del capo stazione di Ravenna.

Art. 8. — I termini di resa stabiliti dall'art. 70 delle tariffe, sono aumentati del tempo occorrente, per la consegna o la presa del carro allo scalo di Ravenna Darsena.

Art. 9. — Nel caso che il mittente non eseguisca il carico del carro entro le 24 ore dal momento della consegna e così pure nel caso che il destinatario non effettui lo scarico nel termine regolamentare, vengono applicate le tasse di sosta a mente dell'art. 117 delle tariffe.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 31-1920.

Nell'allegato 8 alle tariffe si dovrà:

— a pag. 83, nell'indicazione degli scali marittimi compresi nella Parte IV, aggiungere dopo Gallipoli: Ravenna.

— a pag. 113, nell'intestazione della parte IV, aggiungere dopo Gallipoli: Ravenna Darsena .

— a pag. 119, dopo il capo IV, aggiungere come Capo V il testo dell'allegato A al presente ordine di servizio.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazione della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 48, fra Ravenna e Reana del Roiale, inserire:

Ravenna Darsena (*g*) Ferrara-Ravenna-Rimini/Bologna 4° Ravenna /Ravenna/70.81/—/—/—/A/O/—/—/—/—/—/—/—/—/

riportando in calce alla pagina stessa la seguente nota:

(*g*) Vedasi allegato n. 8 alle Tariffe.

— pag. 84, tabella 70 Castelbolognese-Ravenna e pag. 87 tabella 81 Ferrara-Ravenna-Rimini e Lavezzola-Lugo al nome di Ravenna aggiungere il richiamo (1) riportando in calce alle tabelle stesse la seguente nota:

(1) Stazione di congiunzione collo scalo di Ravenna Darsena. Per la tassazione dei trasporti da e per lo scalo medesimo, vedasi lo allegato n. 8 alle Tariffe.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti delle merci, in uso nelle stazioni e negli uffici, si dovrà:

— a pag. 10 fra i nomi di Ravenna e Reana del Roiale inserire: Ravenna Darsena/48/1 *bis*.

— a pag. 48 fra i nomi di Ravenna e Classe, esporre:

1 *bis*/Ravenna Darsena (2)

riportando in calce la seguente nota e di contro l'istradamento e la distanza indicati per la stazione di Ravenna (2). Vedasi allegato n. 8 alle tariffe.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (1° agosto 1918) a pag. 12 fra le stazioni di Ravenna e Realmonte inserire:

Ravenna Darsena (46) . . . /B/73/

— a pag. 16 dopo la nota 15 trascrivere la nota seguente:

(46) Ravenna-Darsena. — Lo scalo di Ravenna-Darsena è ammesso a spedire in partenza e a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti esclusivamente a carro completo, o da considerarsi tali, di merci a P. V. A. e P. V. O. da e per mare, compresi quelli destinati fino dall'origine alla stazione di Ravenna e che i destinatari volessero far proseguire alla Darsena per l'imbarco.

## Ordine di servizio N. 32 (M. C.).

### Limitazione del servizio a piccola velocità ordinaria nella stazione di Torino Porta Susa.

A datare dal 29 marzo 1920 la stazione di Torino Porta Susa viene esclusa dal ricevimento in arrivo dei trasporti a piccola velocità ordinaria, a carro completo, delle merci ascritte alle categorie 18ª (legnami greggi e lavorati), 21ª (marmi, pietre ed altri materiali da costruzione) e 22ª (combustibili).

Fanno eccezione a tale esclusione:

*a)* I trasporti in servizio internazionale;

*b)* I trasporti indirizzati ai seguenti concessionari di binari di raccordo: Società torinese dei tramways e ferrovie economiche, Officine e magazzini ferrovie dello Stato, Amministrazione privative, Officine costruzioni artiglieria, Poligono militare, Approvvigionamento aeronautica, Deposito automobilistico, Municipio di Torino, Società « Fiat » già fratelli Diatto;

*c)* I trasporti diretti all'Unione consumatori calci e cementi.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 60, nella colonna 10ª di fronte al nome della stazione di Torino Porta Susa, si dovrà esporre, in aggiunta al richiamo (10) già esistente, il nuovo richiamo (16) riportando in calce alla pagina stessa quanto segue:

(16) Esclusi i trasporti in arrivo a carro completo delle merci ascritte alle categorie 18ª (legnami greggi e lavorati); 21ª (marmi, pietre ed altri materiali da costruzione) e 22ª (combustibili). Fanno eccezione a tale esclusione:

*a)* I trasporti in servizio internazionale;

*b)* I trasporti indirizzati ai seguenti concessionari di binari di raccordo: Società torinese dei tramways e ferrovie economiche, Officine e magazzini ferrovie Stato, Amministrazione privative, Officine costruzioni artiglieria, Poligono militare, Approvvigionamento aeronautica, Deposito automobilistico, Municipio di Torino, Società « Fiat » già Diatto;

*c)* I trasporti diretti all'Unione consumatori calci e cementi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*: C. CROVA.

Anno XIII – N. 14 1° Aprile 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima — Leggi e decreti:**



**Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:**



**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

***(Per memoria).***

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**



(1517) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

# Ordine generale N. 5.

## Ordinamento del servizio materiale e trazione.

(Regio decreto n. 2492 del 12 dicembre 1919).

Art. 1.

Il Servizio Trazione e quello dei Veicoli vengono riuniti in uno solo, che prende il nome di «Servizio Materiale e Trazione», ed è alla diretta dipendenza del Direttore generale dell'esercizio.

Art. 2.

Il Servizio «Materiale e Trazione» provvede allo studio, all'acquisto, alla vigilanza sulle costruzioni, alla manutenzione delle locomotive e del materiale mobile ed a quanto ha relazione col loro impiego nel servizio dei treni e delle manovre, e provvede inoltre all'approvvigionamento dei macchinari e delle altre materie all'uopo occorrenti.

Art. 3.

Al Servizio Materiale e Trazione è preposto un funzionario del grado 1°, coadiuvato nella dirigenza da funzionarii di grado non inferiore al 2°.

Art. 4.

Il Servizio Materiale e Trazione ha alla sua dipendenza diretta gli Uffici Compartimentali (Divisioni Materiale e Trazione) e le Officine di grande riparazione, ed è composto dei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO I. — *Studi, costruzione locomotive a vapore ed elettriche.*

SEZIONE 1ª. — Studi per la costruzione delle locomotive a vapore e della parte meccanica delle locomotive elettriche.

SEZIONE 2ª. — Acquisto, sorveglianza sulla costruzione, collaudo, inventario tecnico delle locomotive.

SEZIONE 3ª. — Equipaggiamenti delle locomotive elettriche e loro adattamento all'esercizio.

UFFICIO II. — *Esercizio Trazione.*

SEZIONE 4ª. — Esercizio dei depositi e riparazioni nelle officine dei depositi.

SEZIONE 5ª. — Combustibili, lubrificanti, esperimenti e regolamenti di esercizio.

UFFICIO III. — *Officine locomotive.*

SEZIONE 6ª. — Riparazioni nelle officine di Stato e private.

SEZIONE 7ª — Impianti e macchinari per le officine locomotive.

UFFICIO IV. — *Studi, costruzione del materiale mobile.*

SEZIONE 8ª. — Studi per la costruzione del materiale mobile.

SEZIONE 9ª. — Acquisto, sorveglianza sulle costruzioni, collaudo, inventario tecnico del materiale mobile.

UFFICIO V. — *Circolazione veicoli e squadre di rialzo.*

SEZIONE 10ª. — Circolazione veicoli e servizi cumulativi.

SEZIONE 11ª. — Manutenzione, verifica, pulizia, disinfezione dei veicoli e relativi impianti.

UFFICIO VI. — *Officine veicoli.*

SEZIONE 12ª. — Riparazioni nelle officine di Stato.

SEZIONE 13ª. — Riparazioni presso l'industria privata.

SEZIONE 14ª. — Impianti e macchinari per le officine veicoli.

UFFICIO VII. — *Approvvigionamenti.*

SEZIONE 15ª. — Approvvigionamento materiali di consumo e da lavoro grezzi e semilavorati.

SEZIONE 16ª. — Pezzi di ricambio e attrezzi.

UFFICIO VIII. — *Personale e contabilità.*

SEZIONE 17ª. — Segreteria, assunzioni, matricola, avanzamenti, aspettative, esoneri.

SEZIONE 18ª. — Utilizzazione del personale, norme di abilitazione, concorsi, disciplina, competenze accessorie, statistica del lavoro, ecc.

SEZIONE 19ª. — Contabilità, competenze.

SEZIONE 20ª. — Contabilità d'officina, conti patrimoniali, inventari contabili delle locomotive e del materiale mobile, riassunti e bilanci.

Per la sorveglianza dei lavori di costruzione e di riparazione delle locomotive del materiale mobile presso l'industria privata il Servizio ha inoltre alla sua diretta dipendenza un Ufficio collaudi con sede a Milano e alcune sedi di sorveglianza in altri centri industriali.

Il Servizio provvede anche, con personale distaccato all'estero, alla sorveglianza sulle costruzioni riguardanti le locomotive ed il materiale mobile, affidate all'industria estera.

Agli Uffici Centrali e alle Sezioni sono di regola preposti rispettivamente funzionari dei gradi 3° e 4°.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio Materiale e Trazione sono le seguenti:

1° Studio dei tipi di nuovo materiale rotabile e delle condizioni di fornitura, secondo disposizioni di massima approvate dal Direttore generale dell'esercizio;

2° Studio dei programmi e compilazione dei preventivi e

delle proposte al Direttore generale dell'esercizio, per acquisto di nuovo materiale rotabile, in relazione allo sviluppo del traffico ed alle previsioni pel rinnovamento del materiale da sostituire;

3° Sorveglianza sulla costruzione del materiale rotabile, trattazioni relative, verifiche, collaudi provvisori e definitivi, consegne;

4° Sorveglianza sul materiale sotto garanzia, e trattazione delle pratiche per addebiti alle ditte e relative liquidazioni;

5° Studio delle modifiche, ricostruzioni, demolizioni ed unificazione dei tipi di materiale; presentazione delle proposte per l'approvazione, se necessaria, della spesa; disposizioni per l'esecuzione dei lavori, liquidazioni;

6° Tenuta dell'inventario tecnico e contabile del materiale rotabile e dell'elenco dei veicoli privati iscritti nel parco, previo lo studio delle condizioni tecniche e finanziarie per la loro ammissione;

7° Tenuta dell'inventario e gestione del parco-sale montate e delle caldaie a vapore;

8° Studio delle condizioni tecniche di fornitura dei materiali di ricambio e da lavoro per la riparazione del materiale rotabile; studio del fabbisogno di tali materiali e relative pratiche per gli acquisti; disposizioni per la distribuzione dei materali stessi fra i magazzini e controllo delle relative scorte; norme sulle richieste e sui versamenti dei materiali;

9° Trattazione delle questioni concernenti l'acquisto del materiale rotabile, dei macchinari, dei mezzi d'opera e dei materiali di ricambio e di consumo in genere, che riguardano il servizio Materiale e Trazione; giudizio in merito alle domande per proroghe di consegne o per condono di multe per consegne ritardate, relative a forniture di materiale rotabile, macchinario, attrezzi, pezzi di ricambio ed altri materiali che lo riguardano; sorveglianza sulla fabbricazione dei combustibili agglomerati presso le ditte nazionali; norme per le somministrazioni ed i versamenti di materiali, contabilità relativa nei rapporti con quella dei magazzini;

10° Scelta dei tipi e determinazione delle condizioni tecniche di fornitura per i macchinari, i mezzi d'opera e gli attrezzi occorrenti al servizio ;

11° Sorveglianza sulla costruzione, in quanto occorra, e disposizioni per i collaudi di materiali di ricambio e da lavoro, di macchinari e mezzi d'opera, attrezzi e materiali d'esercizio occorrenti al servizio; provvedimenti per l'uso e la custodia dei campioni tipo;

12° Trattazione degli affari concernenti l'ammissione e la esclusione delle ditte fornitrici e sub-fornitrici di materiali;

13° Revisione delle richieste e proposte relative agli stanziamenti annuali per acquisti di materiale minuto di esercizio in aumento inventariale;

14° Studi e proposte per nuovi impianti e per migliorie di macchinario d'officina e dei mezzi d'opera occorrenti al servizio; provvedimenti per l'esecuzione degli impianti, sorveglianza e relative liquidazioni;

15° Controllo delle forniture e dei consumi di combustibile, lubrificanti e materiali in genere usati dal Servizio; determinazione delle condizioni tecniche di fornitura, esame e classificazione delle offerte in casi speciali;

16° Studi e progetti di massima dei nuovi impianti pei depositi locomotive, per le officine e squadre di rialzo e delle migliorie agli impianti esistenti;

17° Organizzazione del lavoro nelle officine di grande riparazione, in quelle annesse ai depositi e nelle squadre di rialzo; controlli saltuari;

18° Istruzioni, sorveglianza e provvedimenti riguardanti la manutenzione del materiale rotabile; ripartizione tra le officine dello Stato e private del materiale da riparare, al fine della migliore utilizzazione degli impianti e dei mezzi d'opera per una più efficace produzione;

19° Studi sui metodi di lavorazione e controllo della produzione, dell'impiego di mano d'opera e dei consumi di materiale;

20° Studio e stipulazione dei contratti; Studio dei capitolati e tariffe per la riparazione del materiale rotabile presso la industria privata; studio e stipulazione dei contratti; disposizioni per l'esecuzione, la sorveglianza e il collaudo;

21° Disposizioni per la manutenzione del macchinario, degli attrezzi e del mobiliare, anche a mezzo di terzi; contratti relativi;

22° Ripartizione delle locomotive tra i Compartimenti, istruzioni e controllo sulla loro utilizzazione;

23° Istruzioni e sorveglianza circa la gestione dei depositi locomotive; norme per regolare i turni delle locomotive, e per l'assegnazione delle locomotive al personale di macchina;

24° Sorveglianza generale sull'andamento delle diverse gestioni e dei varii servizi (inclusa la fornitura e la pompatura dell'acqua anche per altri Servizi, e l'esercizio delle Officine di ventilazione artificiale delle gallerie non servite da impianti idraulici), tanto rispetto alla regolarità, quanto rispetto alla economia dell'esercizio, e provvedimenti relativi; revisioni dei rapporti e delle inchieste sulle anormalità di esercizio; studi e proposte relative agli orari dei treni nei riguardi del Servizio Materiale e Trazione;

25° Studi ed esperimenti concernenti il materiale rotabile;

26° Norme e provvedimenti per l'istruzione tecnica del personale;

27° Norme ed istruzioni relative all'applicazione delle disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate;

28° Norme e disposizioni generali relative all'esercizio tecnico del materiale rotabile nei riguardi della sua circolazione (prestazioni delle locomotive, trazione multipla, velocità massime ammissibili per le locomotive e pei veicoli, frenatura dei treni, ecc.); studio dei regolamenti e delle norme di esercizio;

29° Disposizioni e sorveglianza sul riscaldamento a vapore, anche preventivo, dei treni e sui freni continui;

30° Contratti per vendita di rotabili e di taluni materiali fuori uso, per noleggi di materiale, per pompatura e depurazione d'acqua, per fornitura di sabbia, per cessione di materie di rifiuto delle locomotive, per fornitura di energia elettrica ad uso di forza motrice, per pulizia di piazzali, per raccolta della carbonella e carico di scorie, per servizi di manovalanza, per riparazione di macchinari, per altre prestazioni inerenti al servizio per le quali non si provveda in economia e per prestazioni ad altre Amministrazioni od a terzi;

31° Esame ed applicazione delle convenzioni sul noleggio dei veicoli per quanto concerne la parte tecnica, consegna, riconsegna, accertamento, liquidazione delle avarie e provvista dei pezzi di ricambio;

32° Norme e disposizioni relative all'etichettamento del materiale mobile da togliersi dalla circolazione e determinazione delle

zone di circoscrizione per l'inoltro dei riparandi nelle varie località di riparazione; provvedimenti per l'eccezionale concentrazione e dislocamento dei riparandi;

33° Norme e disposizioni relative alle visite periodiche ed alle verifiche speciali del materiale rotabile;

34° Studio e proposte sulla distribuzione e sull'organizzazione delle squadre di rialzo, dei posti di verifica ed untura veicoli e di pulizia e disinfezione delle carrozze;

35° Istruzioni, disposizioni e sorveglianza sulla manutenzione del materiale mobile presso le squadre di rialzo e nei posti di verifica;

36° Disposizioni e sorveglianza sulla verifica ed untura del materiale mobile, sulla pulizia e disinfezione delle carrozze nonchè sul servizio dei pulitori viaggianti;

37° Disposizioni speciali relative al funzionamento delle squadre di disinfezione;

38° Norme e disposizioni tecniche particolari relative all'esercizio ed alla circolazione dei veicoli speciali (postali, cellulari: carrozze salone, bagagliai, toilettes, carri-gru, carri-caldaia, veicoli per trasporti militari, per trasporto feriti, ecc.);

39° Studio delle norme concernenti il trattamento del materiale mobile privato in esercizio e disposizioni per l'applicazione;

40° Disposizioni tecniche relative al transito ed alla circolazione dei treni composti con materiale speciale (treni dei Capi di Stato, treni di lusso, treni speciali con materiale di altre Amministrazioni ferroviarie, ecc.);

41° Norme e disposizioni tecniche relative all'ammissione sulle linee della Rete dei veicoli di altre Amministrazioni ferroviarie, della Compagnia Internazionale delle carrozze con letti e pratiche concernenti l'ammissione del materiale rotabile dello Stato su altre Reti;

42° Norme e disposizioni tecniche relative al transito ed alla circolazione del materiale rotabile e dei trasporti in condizioni eccezionali;

43° Esame delle convenzioni, norme e disposizioni tecniche pel trattamento del materiale mobile in servizio cumulativo nazionale ed estero e per i servizi diretti internazionali; liquidazione delle avarie, pratiche relative colle Amministrazioni corrispondenti;

44° Esame delle convenzioni per l'esercizio delle stazioni e tronchi comuni, binari di allacciamento e simili;

45° Determinazione dell'energia occorrente per le linee su cui viene applicata la trazione elettrica; impianto del macchinario delle centrali di produzione di energia e loro esercizio; sono esclusi i contratti per fornitura di energia per la trazione elettrica.

46° Proposte relative ai fabbisogni del personale esecutivo del Servizio Materiale e Trazione nei vari impianti; proposte delle piante organiche degli uffici;

47° Programmi e norme per assunzioni di personale e per l'abilitazione alle diverse funzioni proprie del servizio; corsi di istruzione tecnica ed esami di abilitazione;

48° Norme di massima regolanti gli orari ed i turni del personale; applicazione dei tipi di orario e dei turni; revisione degli orari e dei turni;

49° Controllo sull'impiego di avventizi alla dipendenza delle Divisioni, sul lavoro straordinario, sulle spese per indennità di trasferta e per le altre competenze accessorie;

50° Assunzione e pratiche per la nomina in prova del personale; proposte di nomine a stabile;

51° Compilazione e presentazione degli elenchi del personale degli Uffici del Servizio aventi diritto agli aumenti normali; presentazione di quelli di competenza delle Divisioni;

52° Compilazione e presentazione delle proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado;

53° Compilazione e presentazione delle proposte a favore dei propri agenti per gratificazioni superiori alle L. 200 per agente, o riguardanti fatti che interessano più servizi;

54° Traslochi e congedi del personale eccedenti la competenza delle Divisioni, e proposte relative per quelli eccedenti la competenza del Capo Servizio;

55° Proposte per la conservazione eccezionale sui ruoli in caso di malattia, le aspettative, gli esoneri, e le accettazioni di dimissione del personale di ruolo;

56° Trattazione delle questioni disciplinari di competenza del Capo Servizio o superiore; esame delle inchieste;

57° Tenuta dei fogli matricolari del personale degli Uffici Centrali e dei Capi di Divisione;

58° Tenuta degli stati di famiglia del personale degli Uffici Centrali con sede in Firenze;

59° Studi e proposte circa le norme per la prevenzione degli infortuni;

60° Studi per l'assegnazione di indennità, premi e soprassoldi diversi speciali al personale del Servizio;

61° Tenuta delle note informative;

62° Tenuta al corrente dei ruoli del personale;

63° Proposte di punizioni che eccedono la competenza del Servizio ed esame dei ricorsi;

64° Rilascio dei biglietti di viaggio, dei buoni-bagaglio e delle lettere di porto, in conformità dei regolamenti;

65° Compilazione della relazione annuale:

56° Contabilità degli Uffici centrali; contabilità dei lavori presso l'industria privata; gestione del fondo scorta;

67° Tenuta degli inventari degli Uffici;

68° Revisioni dei rendiconti e bilanci, revisione saltuaria e controlli sulla contabilità in genere degli Uffici Compartimentali e delle Officine;

69° Studio e presentazione del preventivo annuo di spesa, del bilancio di assestamento e del consuntivo del Servizio Materiale e Trazione; provvedimenti e controlli per l'economia dell'esercizio;

70° Riassunti statistici delle spese; raccolta dei dati e compilazione delle statistiche particolari e generali concernenti il Servizio Materiale e Trazione;

71° Altri affari riguardanti il Servizio Materiale e Trazione;

## Art. 6.

Il Capo del Servizio Materiale e Trazione ha le seguenti facoltà:

1° L'approvazione dei disegni costruttivi del materiale rotabile e delle sue parti, del macchinario, dei mezzi d'opera e degli attrezzi occorrenti al Servizio;

2° L'applicazione delle sanzioni previste dai capitolati tecnici di fornitura di materiale rotabile e sue parti e di materiali

d'esercizio nei riguardi degli addebiti alle ditte fornitrici per difetti manifestatisi entro il periodo di garanzia;

3° L'approvazione delle modifiche al materiale rotabile ed al materiale d'esercizio del Servizio, che non costituiscano migliorie da imputarsi a carico della parte straordinaria del bilancio;

4° La ripartizione fra le Divisioni e le Officine delle somme annualmente assegnate per le spese del Servizio e per gli aumenti di materiale d'esercizio;

5° L'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione, con definitiva validità e obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti dell'importo non superiore alle L. 5000, se fatti a trattativa privata, ed alle L. 10,000, se per pubblico incanto o per licitazione privata, per acquisti di materiali, per lavori relativi alla manutenzione degli impianti e dei fabbricati di uso esclusivo del servizio, dei materiali di esercizio e del materiale mobile, per pompatura d'acqua, per la pulizia dei depositi, delle rimesse-locomotive, delle centrali elettriche, delle squadre di rialzo ed altri impianti, per la pulitura e disinfezione del materiale mobile, per la cernita della carbonella, per operazioni di manovalanza ed affini, per la pulizia dei dormitori, per lavatura, stiratura e riparazione di materiali di addobbo e di altri effetti e materiali, per fornitura di sabbia, per affitto di locali, per abbonamenti telefonici, per fornitura di gas e di energia elettrica ad uso di forza motrice, per lavori accessori inerenti a nuovi impianti di macchinario e di attrezzatura, di officine, di depositi, di squadre rialzo e di posti di verifica, pulitura e disinfezione veicoli, per pompatura, per vendita di acqua, per vendita di materiale di rifiuto, per noleggio di locomotive, di camions, e di altri mezzi d'esercizio, e per altre prestazioni inerenti al servizio Materiale e Trazione;

6° L'esonero dal pagamento delle penalità applicate alle ditte per ritardata esecuzione di contratti quando l'importo della somma da abbuonare non sia superiore a L. 500.

7° L'accettazione delle eccedenze sulle forniture previste in contratto quando l'importo della quantità eccedente non superi il 10 per cento di quello totale e in ogni modo la somma di L. 5000.

che a norma del punto 5° del presente articolo, il Capo Servizio è autorizzato a spendere per trattativa privata;

8° L'iscrizione delle ditte nell'elenco di quelle ammesse alle forniture delle ferrovie dello Stato;

9° L'assunzione di personale per gli uffici del Servizio con le norme stabilite e nei limiti delle piante organiche; l'autorizzazione di assunzione di avventizi per bisogni transitori ed eccezionali nel personale d'officina, comprese le officine dei depositi e le squadre di rialzo;

10° Le assegnazioni in via permanente di funzioni di grado superiore fino al 7° incluso, eccettuati i Sotto ispettori, con le norme stabilite, in quanto non sieno di competenza dei capi delle Divisioni;

11° L'autorizzazione del lavoro straordinario ed a cottimo per il personale degli uffici in genere, del lavoro straordinario per il personale delle officine e di quello non determinato da circostanze eccezionali e transitorie per il restante personale dipendente dlale Divisioni;

12° Lo spostamento temporaneo di personale fra le Divisioni, o fra queste ed il Servizio;

13° I traslochi degli agenti del grado 5° e inferiori, esclusi quelli di competenza delle Divisioni, dandone partecipazione al Servizio del Personale.

14° I reciproci cambi di servizio per domanda fra agenti della stessa qualifica e dello stesso ruolo, appartenenti al grado 8° ed inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale;

15° I passaggi di agenti del grado 16° da altri Servizi a quello del Materiale e Trazione e viceversa anche se apportino cambiamenti di qualifica e di ruolo, informandone il Servizio del Personale;

16° La concessione dei congedi ordinari al personale appartenente agli uffici del Servizio ed ai capi delle Divisioni; la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale di grado 5° ed inferiore, in quanto eccedano la competenza dei capi delle Divisioni e non importino aumento di spesa;

17° La concessione di anticipazioni e di sussidi al personale appartenente agli uffici del Servizio, nei limiti e nelle forme stabilite;

18° La concessione di gratificazioni fino a L. 200 al personale dipendente, nei limiti delle somme assegnate;

19° I provvedimenti disciplinari, nei limiti fissati dal regolamento del personale;

20° La determinazione dei criteri per la uniforme interpretazione delle disposizioni sulle competenze accessorie speciali per gli agenti del Servizio, salvo quanto è stabilito dal comma 9 del seguente art. 7; l'assegnazione delle indennità, dei premi e soprassoldi delegata al Servizio a termini del penultimo comma dell'articolo 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Art. 7.

Il Servizio Materiale e Trazione fa proposte in sede superiore:

1° Per le variazioni delle piante organiche;

2° Per le norme di assunzione del personale del Servizio Materiale e Trazione, per i programmi di esame e per i criteri di accertamento dell'idoneità a determinate funzioni;

3° Per stabilire le norme generali da osservare nell'assegnazione in via permanente di funzioni di grado superiore: per stabilire le eventuali limitazioni da prescrivere alle Divisioni per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza;

4° Per l'assegnazione permanente di funzioni diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti in seguito a malattie od infortuni;

5° Per passaggi di personale dal Servizio Materiale e Trazione ad altri servizi o viceversa, esclusi quelli di cui ai comma 14 e 15 dell'articolo 6;

6° Per i traslochi degli agenti di grado superiore al 5°;

7° Per la concessione di congedi straordinari a funzionari di grado superiore al 5°;

8° Per stabilire le norme regolanti gli orari del personale e per la determinazione dei tipi degli orari stessi;

9° Per l'interpretazione, sia di massima che nei singoli casi, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie, e per gli studi delle eventuali modificazioni.

Art. 8.

Il Servizio Materiale e Trazione fornisce gli elementi necessari al Servizio Approvvigionamenti per l'acquisto dei materiali e oggetti di consumo non contemplati al punto 9° dell'art. 5.

Art. 9.

Il Servizio Materiale e Trazione procede d'accordo col Servizio Movimento e Traffico:

1° Nello studio dei regolamenti di esercizio e nella compilazione delle relative norme di applicazione e d'interpretazione, in quanto interessino il Servizio Materiale e Trazione;

2° Nello studio delle proposte per impianti di sicurezza, in quanto si riferisce al Servizio Materiale e Trazione;

3° Nello studio dei tipi delle carrozze, dei bagagliai e dei carri e nella preparazione dei programmi di acquisto di tali rotabili da sottoporsi alla approvazione del Direttore generale dell'Esercizio;

4° Nella stipulazione, fatta dal Servizio Movimento e Traffico, delle convenzioni di noleggio dei veicoli e nelle norme pel trattamento di carri privati e loro applicazione in quanto concerne i tipi, le modalità delle constatazioni, i provvedimenti per i pezzi di ricambio e la liquidazione delle avarie e riparazioni;

5° Nello studio delle convenzioni per esercizi in comune con altre Amministrazioni, per prestazioni diverse concernenti l'esecuzione dei trasporti, per l'innesto di binari di allacciamento e simili, in quanto abbia rapporto col Servizio Materiale e Trazione;

6° Nello studio di contratti per forniture di energia elettrica per uso comune dei due Servizi;

7° Nello studio degli impianti per la illuminazione dei piazzali ed ambienti di uso comune a più Servizi in quanto il Servizio Materiale e Trazione vi sia interessato;

8° Nella preparazione delle disposizioni per l'apertura all'esercizio di nuove linee;

9° Nello studio delle disposizioni per l'istradamento dei trasporti in relazione alla potenzialità delle linee ed ai mezzi utilizzabili;

10° Nello studio di progetti d'orario dei treni;

11° Nello studio dei provvedimenti relativi ai trasporti militari per le manovre e per la mobilitazione;

12° Nei provvedimenti che occorra prendere per assicurare o regolare l'esercizio in casi d'interruzioni di linee od in altre contingenze eccezionali.

Prende accordi, inoltre, col Servizio Movimento e Traffico per reciproche prestazioni, nell'interesse dell'economia dell'esercizio, e per l'esame delle irregolarità di esercizio in cui il Servizio Movimento e Traffico sia interessato.

Art. 10.

Il Servizio Materiale e Trazione prende accordi col Servizio Lavori;

1° Per i progetti e l'esecuzione dei lavori murari, dei fabbricati, e lavori di armamento concernenti la sistemazione degli impianti delle officine; per i progetti delle nuove officine; per gli impianti dei depositi-locomotive, squadre di rialzo, posti di verifica, di pulitura e disinfezione veicoli, per le centrali della trazione elettrica, ed altri in genere che interessino il Servizio Materiale e Trazione;

2° Per i progetti concernenti la sistemazione del servizio d'acqua e la ventilazione delle gallerie, per le ammissioni di locomotive e veicoli sulle varie linee, per le relative limitazioni, e per i programmi di lavori da richiedersi allo scopo di togliere le restrizioni all'esercizio;

3° Per l'esame delle irregolarità di esercizio in cui il Servizio Lavori sia interessato.

Interviene inoltre nell'esame dei progetti di ampliamento delle stazioni in quanto riguardino il Servizio Materiale e Trazione.

Art. 11.

Il Servizio Materiale e Trazione si rivolge, occorrendo, all'Istituto Sperimentale per gli studi della scelta dei materiali, sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura, o su

questioni tecniche speciali, come quelle concernenti la depurazione delle acque e la ventilazione delle gallerie; per le verifiche o le prove, nei laboratori da esso dipendenti, dei campioni di fornitura delle materie di consumo, della qualità delle acque, dei metalli e simili, e per la taratura e manutenzione di apparecchi di precisione.

Art. 12.

Il capo del Servizio Materiale e Trazione sottopone al Direttore generale dell'Esercizio gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni e le norme da pubblicarsi nel Bollettino Ufficiale, le relazioni all'Amministratore generale; la corrispondenza coi Ministeri, con altre Amministrazioni, e con terzi che si rivolgano direttamente al Direttore generale dell'Esercizio e da questi assegnata al Servizio Materiale e Trazione, o concernente questioni di massima.

Il Capo del Servizio Materiale e Trazione corrisponde direttamente coi Capi degli altri Servizi dell'Esercizio e Centrali, coi Capi Compartimento, coi Capi delle Delegazioni di Esercizio e cogli Uffici di altre Amministrazioni ferroviarie nazionali ed estere, nonchè coi fornitori, cogli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza e nei casi più importanti manda le lettere alla firma del Direttore generale dell'Esercizio.

Corrisponde pure direttamente cogli Uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari di ordinaria amministrazione, esclusi quelli trattati dai Gabinetti dei Ministeri.

I Capi degli Uffici del Servizio possono essere autorizzati dal Capo del Servizio a corrispondere, per interpellanze e notizie puramente d'ordine, con i Capi delle Divisioni, Officine, Depositi e Squadre Rialzo.

Il Capo del Servizio Materiale e Trazione ha inoltre facoltà di corrispondere direttamente con le Divisioni di altri Servizi per comunicazioni d'urgenza, purchè non interessanti questioni di massima, nè attribuzioni di competenza dei rispettivi Servizi.

La corrispondenza sarà firmata colla indicazione: « Il Capo del Servizio Materiale e Trazione ».

Art. 13.

Il presente Ordine Generale annulla e sostituisce quelli portanti i numeri 18 e 20 del 1912.

*L'Amministratore Generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine generale N. 6.

### Ordinamento degli uffici compartimentali (Divisioni) e delle officine del servizio Materiale e Trazione.

Art. 1.

Le Divisioni sono rette da Ingegneri del grado 3°. Il Capo della Divisione è coadiuvato da uno o più Ingegneri capi. Il Capo del Servizio designa l'Ingegnere incaricato di sostituire il Capo Divisione in casi di assenza od impedimento.

Art. 2.

Per la sorveglianza sull'esercizio la giurisdizione di ciascun Compartimento è divisa in « Riparti d'Ispezione » affidati a Funzionari dei gradi dal 5° al 7°, dipendenti dalle Divisioni.

Le circoscrizioni dei Riparti e le loro sedi sono determinate dal Direttore generale dell'Esercizio su proposta del Capo Servizio.

Art. 3.

La giurisdizione di ciascuna Divisione comprende le linee assegnate al Compartimento secondo la circoscrizione stabilita dal R. Decreto n. 907 del 5 agosto 1912.

Per opportunità di esercizio e per conseguire migliore utilizzazione e minore impiego di mezzi di trazione, può essere stabilito

dal Capo Servizio che taluni treni ordinari siano eseguiti da locomotive di un Compartimento su linee di altro Compartimento.

I treni straordinari che interessano più di un Compartimento sono di regola eseguiti con le locomotive di quel Compartimento che meglio le utilizza, per evitare o ridurre al minimo i cambi di locomotive ed i percorsi a vuoto.

A parità di queste condizioni, salvo disposizioni contrarie del Capo Servizio, provvede la Divisione del Compartimento dal quale i treni stessi hanno origine, fino alla stazione dell'altro Compartimento in cui è necessario il cambio di locomotiva.

Art. 4.

Le attribuzioni delle Divisioni sono le seguenti:

1° Disposizioni e sorveglianza sull'esercizio dei depositi con dotazione di locomotive, delle rimesse, squadre rialzo, posti di verifica e untura veicoli, pulitura e disinfezione carrozze, dormitori, rifornitori e altri impianti in genere affidati al Servizio Materiale e Trazione nella circoscrizione del Compartimento, e sui servizi di trazione eseguiti con locomotive del Compartimento;

2° Studio dei turni delle locomotive e del personale di macchina, assegnazione delle locomotive al personale;

3° Provvedimenti per la buona utilizzazione delle locomotive e del personale di macchina;

4° Distribuzione dei mezzi di trazione tra i depositi del Compartimento;

5. Studio delle questioni concernenti l'orario e l'andamento dei treni, nei riguardi del Servizio Materiale e Trazione;

6° Esame dei rapporti sugli inconvenienti d'esercizio e provvedimenti relativi;

7° Disposizioni per assicurare il servizio in occasione di trasporti eccezionali, e di variazioni negli istradamenti;

8° Trattative, studio dei contratti e provvedimenti per servizi da cedere in appalto, o per prestazioni a terzi, secondo le norme stabilite;

9° Provvedimenti per la regolarità e continuità del servizio dei rifornitori d'acqua; per la fornitura d'acqua ad altri Servizi od a terzi, e per trasporti d'acqua;

10° Controlli sui combustibili; sorveglianza sulla lavorazione degli agglomerati presso le fabbriche comprese nella circoscrizione del Compartimento;

11° Provvedimenti relativi alla manutenzione del materiale rotabile; sorveglianza sulla buona esecuzione dei lavori di manutenzione corrente e di riparazione nelle officine annesse ai depositi e nelle squadre di Rialzo, proposte sulla distribuzione, organizzazione e migliorie degli impianti per la riparazione e manutenzione del materiale rotabile; esame dei progetti, esecuzione degli impianti del macchinario;

12° Provvedimenti per l'esecuzione delle prove e visite regolamentari delle locomotive e delle caldaie, anche per conto degli altri Servizi;

13° Vigilanza perchè non siano eseguite al materiale rotabile modifiche non autorizzate; provvedimenti per le modifiche da eseguire secondo le istruzioni del Capo Servizio;

14° Revisione delle richieste e provvedimenti per la somministrazione dei materiali pei lavori; revisione delle domande di prelievo e controllo dei prelievi con i versamenti; sorveglianza sulla gestione delle scorte in consegna; controlli sulle forniture e sui consumi dei materiali in genere.

15° Proposte e provvedimenti per la manutenzione, la sostituzione, l'aumento e la demolizione di materiali di esercizio; proposte annuali per aumento del materiale minuto di esercizio, e provvedimenti per l'utilizzazione delle somme approvate;

16° Disposizioni per la manutenzione del macchinario, degli attrezzi e del mobiliare.

17° Sorveglianza del materiale rotabile nel periodo di garanzia; pratiche relative;

18° Sorveglianza sull'esecuzione dell'etichettamento dei veicoli e provvedimenti per la distribuzione dei riparandi e pei loro eccezionali dislocamenti in esecuzione delle disposizioni del Servizio; proposte relative;

19° Sorveglianza sulle visite periodiche e sulle verifiche speciali del materiale rotabile.

20° Disposizioni e sorveglianza sulla verifica ed untura veicoli, sulla pulitura e disinfezione delle carrozze, sul servizio dei

pulitori viaggianti e sul funzionamento delle squadre di disinfezione.

21° Disposizioni e sorveglianza sul riscaldamento a vapore, anche preventivo, dei treni e sui freni continui;

22° Sorveglianza e disposizioni per la circolazione dei veicoli speciali (postali, cellulari, carrozze salone, bagagliai toilettes, carri-gru, carri-caldaia, veicoli per trasporti militari, trasporti feriti, etc.), nonchè dei veicoli noleggiati a privati, provvedimenti relativi per quanto riguarda il Servizio Materiale e Trazione;

23° Sorveglianza e disposizioni relative al transito ed alla circolazione dei treni composti con materiale speciale (treni dei Capi di Stato, treni di lusso, treni speciali con materiale di altre Amministrazioni ferroviarie, ecc.), secondo le istruzioni date dal Servizio;

24° Disposizioni e provvedimenti per il transito e la circolazione di veicoli e carichi in condizioni eccezionali, secondo le istruzioni date dal Servizio;

25° Sorveglianza sul servizio cumulativo nazionale ed estero, sui servizi diretti internazionali, sull'esercizio delle stazioni e tronchi comuni, binari di allacciamento e simili e disposizioni relative secondo le istruzioni date dal Servizio;

26° Sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate;

27° Provvedimenti e proposte per l'istruzione tecnica del personale;

28° Provvedimenti per l'esecuzione di convenzioni per vendita di materiale rotabile e di materiali fuori uso, per fornitura di energia elettrica, per pulizia dei piazzali, per servizi di manovalanza, per riparazioni di macchinari, per forniture o cessioni e per altre prestazioni alle quali non si provveda in economia, e per prestazioni del Servizio ad altre Amministrazioni od a terzi;

29° Proposte per modificazioni delle piante organiche degli uffici e del personale esecutivo;

30° Assunzione del personale; corsi d'istruzione tecnica, esami di abilitazione, nei limiti di competenza;

31° Controllo sull'impiego di avventizi; disposizioni e controlli sul lavoro straordinario e sulle spese per trasferte ed altre competenze accessorie;

32° Proposte di nomina in prova ed a stabile, di accettazione di dimissioni, di collocamento in aspettativa e di esonero, per gli agenti di ruolo;

33° Compilazione e presentazione degli elenchi del personale avente diritti agli aumenti normali, agli aumenti anticipati, alle promozioni;

34° Tenuta dei fondi matricolari e degli stati di famiglia: compilazione e revisione delle note informative nei limiti di competenza;

35° Compilazione degli orari del personale; sorveglianza sull'applicazione delle norme concernenti la massima durata del lavoro ed i minimi riposi;

36° Traslochi e congedi del personale, ed assegnazione di funzioni diverse dalla qualifica, nei limiti di competenza del Capo Divisione; proposte per quelli che eccedono la sua competenza;

37° Proposte e provvedimenti per il trattamento in caso di malattia e di infortunio; sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni relative agli infortuni sul lavoro ed alla loro prevenzione;

38° Provvedimenti e proposte per la concessione di gratificazioni, premi, anticipazioni e sussidi;

39° Trattazioni delle questioni disciplinari;

40° Rilascio e richiesta di biglietti di viaggio, di buoni-bagaglio, e di lettere di porto, in conformità ai regolamenti;

41° Compilazione dei ruoli delle competenze del personale stabile ed in prova, emissione dei mandati per il pagamento di avventizi;

42° Studio e determinazione degli assegni di combustibile e materie grasse per le locomotive; liquidazione delle competenze accessorie al personale;

43° Revisione delle richieste di materie di consumo; controllo sulla utilizzazione delle materie stesse; controllo dei documenti di addebito dei magazzini e di quelli di accredito per i versamenti;

44° Emissione delle commissioni per lavori nelle officine, nei depositi, e nelle squadre rialzo, estranei alla manutenzione del materiale rotabile;

45° Emissione di mandati d'ordine, di pagamento e d'introito per conto del Servizio Materiale e Trazione;

46° Contabilità delle spese delle gestioni dipendenti; relativi riassunti e rendiconti mensili ed annuali, e studio dei preventivi;

47° Tenuta degli inventari del materiale d'esercizio, controllo sull'esistenza e sull'utilizzazione degli oggetti inventariati; trattazioni relative alla situazione inventariale delle gestioni dipendenti, secondo le norme generali stabilite;

48° Gestione del fondo-scorta;

49° Altri lavori di contabilità e di statistica richiesti dal Capo Servizio.

Art. 5.

Sono atribuite ai Capi delle Divisioni le seguenti facoltà:

1° L'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per pompatura di acqua, per la pulizia dei depositi, delle rimesse-locomotive, delle centrali elettriche, delle squadre rialzo ed altri impianti, per la cernita della carbonella, per operazioni di manovalanza ed affini, per la pulizia dei dormitori, per lavatura, stiratura e riparazione di materiali di addobbo e di altri effetti e materiali, per fornitura di sabbia, per vendita di acqua, per vendita di materie di rifiuto, fino all'importo di lire 5000 se il contratto si fa per pubblico incanto o licitazione privata, e di lire 3000 se per trattativa privata, nonchè dei contratti, lettere d'obbligo ed atti di sottomissione pei lavori relativi alla manutenzione dei materiali d'esercizio o di pezzi di ricambio per il materiale rotabile fino a L. 300 nei casi d'urgenza o quando non sia possibile, o conveniente provvedere a mezzo delle officine dell'Amministrazione. Degli atti stipulati deve essere data immediata comunicazione al Capo Servizio;

2° L'approvazione dei turni delle locomotive e del relativo personale;

3° La determinazione delle variazioni delle scorte presso i depositi, e le squadre di rialzo, entro i limiti d'importo autorizzati dal Capo Servizio;

4° La scelta e l'ammissione in servizio nei limiti delle piante organiche, e l'esonero degli avventizi secondo le norme stabilite;

5° L'assunzione e l'esonero di avventizi, per funzioni di aiutante applicato, di scritturale o di manovale, in temporanea sostituzione di agenti assenti o mancanti, nei limiti delle piante organiche approvate, ovvero per assoluti bisogni straordinari e transitori;

6° Il reclutamento, secondo le norme stabilite, del personale che può assumersi senza la formalità di pubblici concorsi;

7° L'approvazione del lavoro straordinario per il personale dipendente, escluso quello degli uffici e delle officine, richiesto da circostanze eccezionali e transitorie;

8° I traslochi degli agenti del grado 11° od inferiori, nei limiti della Divisione, salvo l'intervento del Servizio per una più equa distribuzione delle residenze migliori fra gli agenti dei diversi Compartimenti; i traslochi da una ad altra Divisione, solo per cambio su domanda, degli agenti del grado 11° od inferiori. Sono esclusi i traslochi dei capi squadra operai e capi verficatori e i passaggi di operai dalle officine ai depositi e squadre rialzo e viceversa;

9° L'assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori. attinenti a qualifiche di grado uguale od inferiore al 13°, colle norme e limitazioni stabilite;

10° La concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente e la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi, purchè non importino aumento di spesa, al personale di grado inferiore al 7°;

11° La concessione di anticipazioni e sussidi al personale dipendente, nei limiti e nelle forme stabilite;

12° I provvedimenti disciplinari nei limiti fissati dal regolamento del personale;

13° La concessione dei premi nella misura stabilita dalle disposizioni sulle competenze accessorie; nonchè l'assegnazione delle indennità, dei premi e soprassoldi, loro delegata a termini del penultimo comma dell'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

14° La concessione di gratificazioni al personale dipendente

escluso quello appartenente ai primi sei gradi e quello del grado 7°
addetto a funzioni ispettive, nei limiti e nelle forme stabilite;

15° I provvedimenti di qualunque genere da prendere in seguito alle decisioni del Comitato d'esercizio o di propria iniziativa, informandone tosto il Capo servizio, nei casi di interruzione di linea e di gravi accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, o per rimediare alle conseguenze dell'accidente, d'accordo, se del caso, cogli Uffici di altri Compartimenti.

Art. 6.

Il Capo della Divisione risponde del buon andamento delle gestioni affidate alla sua giurisdizione;

cura e sorveglia che tutto il personale dipendente e quello delle altre Divisioni che presta servizio sulle linee del Compartimento, nell'ambito delle proprie attribuzioni, dia opera alacre ed efficace;

prende tempestivamente le iniziative di sua competenza;

sorveglia e coordina il lavoro dei depositi e delle squadre rialzo, tanto nella parte tecnica quanto in quella contabile ed amministrativa, curandone il buon andamento e la produzione;

provvede alla disciplina del personale dipendente, curandone anche il contegno nei rapporti col pubblico;

porta speciale attenzione all'andamento delle spese, curando che siano conseguite tutte le possibili economie rispetto al preventivo, e giustificando per tempo le eventuali eccedenze determinate da circostanze non prevedute;

studia e propone quanto ritiene necessario ed opportuno al buon andamento del servizio, in relazione anche alle previsioni e variazioni dello sviluppo e della natura del traffico;

fa parte, come da Regio decreto n. 906 del 5 agosto 1912, del Comitato di Esercizio, presieduto dal Capo Compartimento.

Art. 7.

Le officine dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione sono:

Le officine del materiale rotabile di Firenze, Torino, Verona;

Le officine locomotive di Foligno, Palermo, Pietrarsa, Rimini, Siena, Taranto;

Le officine del materiale mobile di Bologna, Foggia, Granili, Lucca, Messina, Palermo Lolli, Rimili, Rivarolo, Roma Trastevere, Vicenza, Voghera;

Alle precitate officine, oltre i lavori di propria competenza, può essere assegnato l'incarico della sorveglianza delle costruzioni e riparazioni eseguite dall'industria privata, la trattazione degli acquisti, il collaudo ed il ricevimento dei materiali e pezzi di ricambio occorrenti al Servizio Materiale e Trazione ed anche ad altri Servizi, quando ne facciano richiesta secondo le norme vigenti, nella circoscrizioni territoriale che venisse per ciascuna stabilita dal Capo Servizio.

### Art. 8.

Le officine di Firenze, Napoli (Pietrarsa e Granili), Torino. Verona, sono dirette da un ingegnere avente il grado 3°, coadiucato da uno o più ingegneri capi: le altre officine saranno dirette di massima da un ingegnere del grado 4°, all'infuori di quelle del materiale mobile di Rimini e Palermo Lolli, che saranno di regola dirette da un funzionario del grado 5°.

Ai Capi Divisione dirigenti le officine di Firenze, Napoli, Torino e Verona può essere affidato, per disposizione e secondo le istruzioni del Capo Servizio, il coordinamento tecnico dei lavori di competenza di officine viciniori, allo scopo di conseguire la migliore utilizzazione degli impianti e dei mezzi d'opera.

Analogo incarico può essere affidato ai dirigenti delle officine locomotive di Rimini e di Palermo nei riguardi delle officine del materiale mobile delle stesse località.

### Art. 9.

I funzionari preposti alla dirigenza delle officine provvedono:

1° Al regolare andamento ed alla buona esecuzione dei lavori d'officina concernenti sia la riparazione del materiale rotabile e di esercizio, sia gli impianti di nuovo macchinario, sia quegli altri lavori che fossero alle officine affidati, curando la buona utilizzazione dei mezzi di riparazione disponibili, e l'economia delle spese;

2° All'osservanza delle disposizioni per le prove e visite regolamentari delle locomotive e delle caldaie in riparazione;

3° A vigilare perchè non siano eseguite al materiale rotabile modifiche non autorizzate; ad eseguire le modifiche prescritte, secondo le istruzioni del Capo servizio;

4° A curare, in conformità alle norme vigenti, che il magazzino locale si mantenga provveduto dei materiali occorrenti per i lavori;

5° Alla manutenzione del materiale di esercizio in loro consegna; alle proposte per la sostituzione, l'aumento e la demolizione del materiale stesso, ed alle proposte annuali per l'aumento del materiale minuto d'esercizio;

6° Alle proposte di migliorie agli impianti;

7° Alle proposte per modificazioni alla pianta organica dell'officina;

8° A quanto si riferisce all'amministrazione del personale dell'officina, presentando le opportune proposte per quanto esce dalla loro competenza;

9° Al rilascio e alle richieste di biglietti di viaggio, di buoni bagaglio e di lettere di porto;

10° Alla compilazione dei ruoli delle competenze per il personale delle officine, alla sorveglianza del pagamento degli operai;

11° Alla applicazione delle norme in vigore per cointeressare il personale alla buona e sollecita esecuzione dei lavori;

12° Alla contabilità dei prelievi e versamenti; alla registrazione di tutti i documenti di spesa e di entrata; ai mandati d'ordine, di pagamento e di introito;

13° Alla comunicazione dei bilanci mensili d'officina al Capo servizio;

14° Alla tenuta degli inventari dell'officina;

15° Alla sorveglianza delle costruzioni e riparazioni del materiale rotabile, alle pratiche di acquisto di materiale di esercizio, da lavoro e di consumo, di pezzi di ricambio, di macchinario e mezzi d'opera, al loro collaudo, ricevimento ed eventuale consegna ai magazzini secondo le norme stabilite.

Art. 10.

Al Capo dell'officina spetta di curare il mantenimento della disciplina, prendendo i provvedimenti di sua competenza nei limiti del Regolamento del personale, e gli sono deferite le facoltà di cui ai capoversi 1, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 dell'articolo 5 del presente Ordine generale.

Art. 11.

I capi delle Divisioni ed i Capi delle officine per gli affari la cui risoluzione non sia nelle loro facoltà, corrispondono col Capo Servizio.

Per interpellanze e disposizioni relative alla matricola e ai dati statistici sul personale corrispondono direttamente col Servizio del Personale.

Corrispondono pure direttamente con questo per quanto riguarda le pratiche relative alle Sezioni ferroviarie militari ed alla dispensa dalle chiamate alle armi degli agenti soggetti a vincoli militari.

I Capi delle Divisioni corrispondono inoltre, in via ordinaria oltrechè colle gestioni alla loro dipendenza, anche coi capi delle altre Divisioni, colle officine, coi dirigenti i Riparti degli altri Servizi, coi magazzini e coll'Ufficio economato; corrispondono pure, ove occorra, colle Amministrazioni pubbliche e private e coi terzi per gli affari correnti devoluti alla loro competenza.

I dirigenti dei Riparti d'ispezione, oltrechè colla propria Divisione, corrispondono normalmente anche con le officine, coi Riparti degli altri Servizi e con le Sezioni Lavori per le questioni che entrano nei limiti di loro competenza.

I Capi delle officine corrispondono colle altre officine, coi Riparti del Servizio Materiale e Trazione e degli altri servizi, con le Sezioni Lavori, coi magazzini e con l'ufficio Economato.

Art. 12.

I Capi delle Divisioni compartimentali firmeranno con la indicazione: « Il Capo della Divisione Materiale e Trazione ».

I Capi delle officine firmeranno colla indicazione: « Il Capo dell'officina ».

I Dirigenti dei Riparti d'ispezione firmeranno con l'indicazione: « Il Capo del Riparto ».

Art. 13.

Il presente Ordine Generale annulla e sostituisce quelli portanti i numeri 19 e 21 del 1912.

Le « Istruzioni per la contabilità delle officine », allegate all'Ordine di Servizio n. 295, 1911, restano per ora in vigore.

*L'Amministratore Generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 33.

### Servizio di corrispondenza con la tramvia Novi-Ovada. Fermata di S. Rocco.

(Vedi ordine di servizio 264-1910, 367-1911, 55-1912, 231-1913 e 135-1916).

Il servizio di corrispondenza merci con la fermata di S. Rocco della tramvia Novi-Ovada, attualmente limitato ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo della « Società anonima Fabbrica italiana di confetture, cioccolato ed affini » delle Ditte « A. Pernigotti e C. », « Fratelli Sassi », « Emanuele Dellachà e figli », « Martin » e della « Società Catramoleificio Italiano », viene esteso, con le stesse limitazioni, ai trasporti della « Società mercantile Italiana », la quale ha stabilimento raccordato con la suddetta fermata.

---

Opportuna aggiunta dovrà pertanto essere fatta nel richiamo (1) a pagina 165 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROSA.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, e 23.

---

# Ordine di servizio N. 34.

## Servizio viaggiatori (1) bagagli e merci sulla linea a scartamento ridotto Trieste S. Andrea-Parenzo.

(Vedi ordine di servizio n. 47-1919).

L'applicazione delle tariffe (comprese le concessioni speciali) e dei sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato, è stata estesa anche alle stazioni della linea a scartamento ridotto Trieste S. A.-Parenzo (2), limitatamente al servizio locale fra l'una e l'altra stazione della linea stessa, la quale è da considerare come linea secondaria *in servizio di corrispondenza* con le altre linee delle ferrovie dello Stato.

Perciò tutti i trasporti di viaggiatori, bagagli e merci da e per oltre Trieste S. A. verso Parenzo s'intendono limitati alla stazione di scambio di Trieste S. A.

I viaggiatori si provvederanno a Trieste S. A. o a Trieste Centrale di nuovi biglietti e cureranno il ritiro e la rispedizione del bagaglio.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete non valgono per la linea Trieste S. A.-Parenzo; per gli abbonamenti ordinari di II^a^ e III^a^ classe limitati alla linea predetta, questa è da considerarsi appartenente alla 2^a^ categoria e le relative domande devono essere inviate alla direzione di Trieste.

Pei trasporti di merci da e per oltre Trieste S. A., da eseguirsi in base alle norme e condizioni generali di cui a pagina 137 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (parte III), il mittente indicherà come stazione destinataria sui relativi documenti, la stazione di Trieste S. A. e come definitiva quella alla quale la merce dovrà essere rispedita; se il mittente

(1) Il servizio viaggiatori è limitato alla II^a^ e alla III^a^ classe.

(2) Al servizio viaggiatori e bagagli da e per località della linea Trieste S. A-Parenzo è stata ammessa, dal 1° gennaio p. p., anche la stazione di Trieste Servola.

desidera affrancare il porto oltre, la stazione di partenza esigerà il deposito ed emetterà la nota di affrancazione mod. C. I. 461 a sensi dell'art. 30 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci.

La stazione di Trieste S. A. è incaricata del trasbordo delle merci, del ricarteggio delle spedizioni con nuovi documenti, dell'emissione delle rivalse per il porto oltre, con le modalità stabilite dal citato articolo 30 delle norme; per le spedizioni gravate di assegno dovrà rinnovare la relativa scheda seguendo le stesse prescrizioni in vigore pel « Ricarteggio degli assegni su merci da rispedirsi » di cui all'art. 25, pag. 53, secondo capoverso delle norme suddette. La provvigione di cui l'art. 122 delle tariffe è dovuta una volta sola.

L'abilitazione ai singoli servizi delle stazioni, ecc. della linea Trieste S. A-Parenzo e gli impianti fissi di cui sono fornite risultano dall'allegato n. 1.

Per quanto riguarda le distanze vale la tabella polimetrica di cui all'allegato n. 2, la quale è da considerarsi in aumento a quelle pubblicate con gli ordini di servizio n. 91 e 99-1919, concernenti le linee della Venezia Giulia e Tridentina, sulle quali sono state attivate le tariffe ed i sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Nell'allegato n. 3 sono indicate le case cantoniere situate sulla linea e le stazioni incaricate di contabilizzarne gli incassi o di vendere ad esse i biglietti.

Le stazioni della rete principale alle quali venissero presentati trasporti di merci destinati a Trieste S. A. per altre stazioni della linea suddetta, dovranno tener conto, prima di accettarli, delle limitazioni e delle particolarità di servizio indicate nell'allegato n. 1, avendo anche presente che, per difficoltà di trasbordo a Trieste S. A., non dovranno essere accettate, in destinazione della linea di Parenzo, merci fragili, non imballate, esplosivi delle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato n. 9 alle tariffe e merci richiedenti l'uso di carri congiunti. Simili spedizioni devono essere destinate a Trieste S. A., e quivi svincolate dai destinatari, restando a loro cura l'ulteriore inoltro.

Siccome sulla linea di cui si tratta circolano soltanto carri di portata dalle sei alle dieci tonnellate, così la stazione di Trie-

ste S. A., nell'eseguire il trasbordo ed il ricarteggio di partite di merci in arrivo dalla rete principale, di peso eccedente la portata dei carri della linea di Parenzo, smisterà il carico in due o in più carri, compilando altrettanti documenti di trasporto, sopra uno dei quali graverà la spesa anticipata rappresentante il porto anteriore.

In senso inverso, giungendo a Trieste S. A. dalla linea di Parenzo, più carri di una stessa merce, spediti da un solo mittente diretti ad una stessa località e ad un medesimo destinatorio, la suddetta stazione trasborderà il carico in uno o più carri circolanti sulle F. S. utilizzandoli fino alla loro portata e compilerà per ciascuno separati documenti di trasporto gravando sopra uno di questi la spesa anticipata rappresentante il porto anteriore.

Il diritto fisso rispetto alla stazione di Trieste S. A. (di scarico per le spedizioni originarie e di carico per le rispedizioni) deve sempre essere applicato per intero, integrandolo con l'aggiunta di L. 0.50 per tonnellata, quando esso sia costituito dalle sole spese di stazione, cioè non contenga le quote per le operazioni di carico o scarico.

Circa la tassazione dei carri completi sulla linea Trieste S. A-Parenzo, resta inteso che i pesi minimi stabiliti dalle tariffe speciali comuni ed i prezzi minimi per vagone si intendono ridotti di tanti decimi quante sono le tonnellate di minore portata del carro adoperato per il trasporto, in confronto del carro da dieci tonnellate preso per base dalle tariffe agli effetti dei pesi e dei prezzi minimi suddetti; se le tariffe stabiliscono il peso minimo di 12 tonnellate la riduzione sarà da farsi in ragione di dodicesimi. Ad esempio: se il peso minimo della tariffa applicabile è di tonnellate 7,5 ed il carro adoperato ha la portata di tonnellate 6, il peso tassabile sarà di kg. 4500 (7500 — 4/10).

Se, dopo eseguito il trasbordo, rimanessero partite di merci isolate da caricare, esse verranno rispedite a collettame.

Nelle stazioni della linea Trieste S. Andrea-Parenzo il carico e lo scarico di tutte le merci a carro completo e di quelle in colli di peso superiore a kg. 100 ciascuno devono sempre essere eseguiti dalle parti, verso deduzione, per le merci a P. V. a carro completo, delle relative quote di diritto fisso.

Le stazioni e le fermate della linea Trieste S. Andrea-Pa-

renzo dovranno osservare per quanto riguarda la tenuta della contabilità, le norme contabili pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive appendici (oltre le particolari istruzioni che verranno emanate a parte dalla Direzione di esercizio di Trieste) e rimetteranno i relativi elaborati al controllo di Trieste per il tramite del proprio ispettore di riparto di movimento.

I versamenti degli introiti continueranno a farsi alla cassa di Trieste con le modalità finora seguite e che restano provvisoriamente in vigore.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore Generale*
R. DE CORNÉ.

---

*Allegato* **1** *all'ordine di servizio N.* **34–920.**

## Ferrovia **Trieste S. A -Parenzo** (Scartamento ridotto).

| STAZIONI fermate e case cantoniere | Servizi ai quali sono abilitate | | | | | | | Impianti fissi (4) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Viaggiatori | Bagagli | Merci | | | Veicoli | Bestiame | Piani caricatori | | Sagoma limite | Bilancie a ponte |
| | | | G. V. | P.V.A. | P.V.O. | | | di testa | di fianco | | |
| **Trieste S. Andrea** (2) | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | 2 | 2 | 1 | 15 * |
| **Trieste Servola** | V | B | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Monte Castiglione (casa canton.) | V (3) | B (3) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zaule (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Muggia (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Scoffie (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Decani** | V | B | G (5) | A | O (5) | — | — | — | 1 | — | — |
| Lazzaretto Risano (casa canton.) | V (3) | B (3) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Capodistria** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Semedella (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Isola d' Istria** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Strugnano (casa cantoniera) | V (3) | B (3) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Portorose (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Portorose** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| S. Bartolomeo (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Sicciole** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Salvore (fermata) | V | B | G (5) | A | O (5) | — | — | — | 1 | — | — |
| Mazzoria (casa cantoniera) | V (6) | B (6) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Caldania (casa cantoniera) | V (6) | B (6) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Buie** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | 15 * |
| Tribano (casa cantoniera) | V (6) | B (6) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Grisignana** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Castagna (casa cantoniera) | V (6) | B (6) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Piemonte (fermata) | V | B (8) | G (7) | A (7) | O (7) | — | — | — | — | — | — |
| Portole (fermata) | V | B (8) | G (7) | A (7) | O (7) | — | — | — | — | — | — |
| **Bagni S. Stefano Levade** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| **Montona** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Caroiba (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | G (9) | A (9) | O (9) | — | — | — | — | — | — |
| Raccotole (casa cantoniera) | V (1) | B (1) | G (9) | A (9) | O (9) | — | — | — | — | — | — |
| **Visinada** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| **S. Domenica** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| **Visignano** | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | — | — |
| Villanova (casa cantoniera) | V (6) | B (6) | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Parenzo | V | B | G (5) | A | O (5) | Ve | Be | — | 1 | 1 | 15 * |

* Portata massima per tonnellata.

(1) Per determinate località e con le restrizioni appositamente stabilite. (2) Stazione di trasbordo fra la linea normale e quella a scartamento ridotto. (3) Distribuzione biglietti affidata ad un privato. (4) Non esistono grue. — (5) Esclusi gli esplosivi. Per carri completi e collettame a G. e P.V. in colli di oltre 100 kg., carico e scarico a cura delle parti. — (6) Solo servizio viaggiatori e bagagli in arrivo. Pei viaggiatori in partenza provvede il personale dei treni. — (7) Esclusi gli esplosivi, le spedizioni composte di peso superiore a kg. 50, gli animali vivi, le merci ammesse al trasporto solo condizionatamente e quelle molto voluminose o richiedenti cure particolari. — (8) Fino a kg. 50. — (9) Limitatamente ai trasporti (a collettame ed a carro completo per quanto riguarda il servizio a G. V. ed a P. V. O. ed a carro completo per quanto riguarda il servizio a P. V. A.) da e per le stazioni, fermate e case cantoniere (escluse quelle non ammesse a tali servizi) della linea Trieste S. A.-Parenzo. I trasporti suddetti devono essere eseguiti in porto assegnato, se in partenza dalla casa cantoniera, ed in porto affrancato, se colà destinati, e non possono essere gravati nè di spese anticipate nè di assegni. Sono esclusi dall'accettazione o dal ricevimento i trasporti di:

*a)* merci preziose e i valori, — *b)* colli di peso superiore a kg. 50, — *c)* merci voluminose, — *d)* oggetti di straordinaria dimensione, — *e)* merci richiedenti cure particolari nel carico, — *f)* merci pericolose o nocive, — *g)* merci assicurate, — *h)* merci il cui inoltro sia subordinato a speciali permessi delle autorità, — *i)* merci con imballeggio difettoso, — *l)* feretri,

Al carico ed allo scarico delle merci a carro completo deve essere provveduto esclusivamente a cura del mittente e del destinatario. La tassazione dei trasporti deve esser fatta in base alla distanza della stazione posta al di là della casa cantoniera stessa, ossia in base alla distanza di Visinada o di Montona secondo il caso.

*Allegato N.* **2** *all'ordine di servizio N.* 34-1920.

# TRIESTE S. ANDREA-PARENZO

**(Linea secondaria a scartamento ridotto in servizio di corrispondenza con le altre linee delle ferrovie dello Stato).**

| Stazione | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TRIESTE S. ANDREA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trieste Servola | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Monte Castiglione (casa cantoniera) | 8 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zaule (casa cantoniera) | 9 | 5 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Muggia (casa cantoniera) | 11 | 7 | 4 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Scoffie (casa cantoniera) | 15 | 11 | 8 | 6 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Decani | 17 | 18 | 10 | 9 | 7 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lazzeretto Risano (casa cantoniera) | 20 | 16 | 13 | 11 | 9 | 6 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capodistria | 23 | 19 | 16 | 14 | 12 | 9 | 6 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Semedella (casa cantoniera) | 25 | 21 | 18 | 16 | 14 | 11 | 8 | 6 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Isola d'Istria | 30 | 26 | 23 | 21 | 19 | 16 | 13 | 11 | 7 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strugnano (casa cantoniera) | 35 | 31 | 28 | 26 | 24 | 21 | 18 | 16 | 13 | 11 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portorose (casa cantoniera) | 37 | 33 | 30 | 28 | 26 | 23 | 20 | 18 | 15 | 13 | 8 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Portorose | 39 | 35 | 32 | 30 | 28 | 25 | 22 | 20 | 16 | 15 | 9 | 4 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Bartolomeo (casa cantoniera) | 40 | 36 | 33 | 31 | 29 | 26 | 23 | 21 | 18 | 16 | 11 | 6 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sicciole | 43 | 39 | 36 | 34 | 32 | 29 | 26 | 24 | 20 | 18 | 13 | 8 | 6 | 4 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Salvore (fermata) | 48 | 45 | 41 | 40 | 38 | 34 | 32 | 29 | 26 | 24 | 19 | 14 | 12 | 10 | 9 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mazzoria (casa cantoniera) | 53 | 49 | 46 | 44 | 42 | 39 | 36 | 34 | 30 | 29 | 23 | 18 | 16 | 14 | 13 | 11 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Caldania (casa cantoniera) | 54 | 51 | 47 | 46 | 44 | 40 | 38 | 35 | 32 | 30 | 25 | 20 | 18 | 16 | 15 | 12 | 7 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Buie | 59 | 55 | 52 | 50 | 48 | 45 | 42 | 40 | 37 | 35 | 30 | 25 | 23 | 21 | 20 | 17 | 11 | 7 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| Tribano (casa cantoniera) | 62 | 59 | 55 | 54 | 52 | 48 | 46 | 43 | 40 | 38 | 33 | 28 | 26 | 24 | 23 | 20 | 15 | 10 | 9 | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| Grisignana | 66 | 62 | 59 | 57 | 55 | 52 | 49 | 47 | 43 | 42 | 36 | 31 | 29 | 27 | 26 | 24 | 18 | 14 | 12 | 7 | 4 | | | | | | | | | | | | |
| Castagna (casa cantoniera) | 70 | 66 | 63 | 61 | 59 | 56 | 53 | 51 | 48 | 46 | 41 | 36 | 33 | 32 | 31 | 28 | 22 | 18 | 16 | 11 | 8 | 5 | | | | | | | | | | | |
| Piemonte (fermata) | 73 | 69 | 66 | 64 | 62 | 59 | 56 | 54 | 51 | 49 | 44 | 39 | 37 | 35 | 34 | 31 | 25 | 21 | 19 | 15 | 11 | 8 | 4 | | | | | | | | | | |
| Portole (fermata) | 78 | 74 | 71 | 70 | 68 | 64 | 61 | 59 | 56 | 54 | 49 | 44 | 42 | 40 | 39 | 36 | 30 | 26 | 24 | 20 | 16 | 13 | 9 | 6 | | | | | | | | | |
| Bagni S. Stefano Lerade | 86 | 82 | 79 | 77 | 75 | 72 | 69 | 67 | 63 | 62 | 57 | 51 | 49 | 48 | 46 | 44 | 38 | 34 | 32 | 27 | 24 | 21 | 15 | 13 | 8 | | | | | | | | |
| Montona | 90 | 86 | 83 | 81 | 79 | 76 | 73 | 71 | 68 | 66 | 61 | 56 | 54 | 52 | 51 | 48 | 42 | 38 | 36 | 32 | 28 | 25 | 21 | 18 | 12 | 5 | | | | | | | |
| Caroiba (casa cantoniera) | 95 | 91 | 88 | 86 | 84 | 81 | 78 | 76 | 72 | 71 | 65 | 60 | 58 | 56 | 55 | 53 | 47 | 43 | 41 | 36 | 33 | 29 | 25 | 22 | 17 | 9 | 5 | | | | | | |
| Raccotole (casa cantoniera) | 98 | 94 | 91 | 89 | 87 | 84 | 81 | 78 | 75 | 73 | 68 | 63 | 61 | 59 | 58 | 55 | 50 | 45 | 44 | 39 | 36 | 32 | 28 | 25 | 20 | 12 | 8 | 3 | | | | | |
| Visinada | 103 | 99 | 96 | 94 | 92 | 89 | 86 | 84 | 80 | 78 | 73 | 68 | 66 | 64 | 63 | 60 | 55 | 50 | 49 | 44 | 41 | 37 | 33 | 30 | 25 | 17 | 13 | 8 | 6 | | | | |
| S. Domenica | 109 | 105 | 102 | 100 | 98 | 95 | 92 | 90 | 87 | 85 | 80 | 75 | 72 | 71 | 70 | 67 | 61 | 57 | 55 | 50 | 47 | 44 | 40 | 36 | 31 | 24 | 19 | 15 | 12 | 7 | | | |
| Visignano | 111 | 108 | 104 | 103 | 101 | 97 | 95 | 92 | 89 | 87 | 82 | 77 | 75 | 73 | 72 | 69 | 64 | 59 | 58 | 53 | 50 | 46 | 42 | 39 | 34 | 26 | 22 | 17 | 14 | 9 | 3 | | |
| Villanova (casa cant.) | 116 | 112 | 109 | 107 | 105 | 102 | 99 | 97 | 93 | 92 | 87 | 81 | 79 | 78 | 76 | 74 | 68 | 64 | 62 | 57 | 54 | 51 | 46 | 43 | 38 | 31 | 26 | 22 | 19 | 14 | 7 | 5 | |
| **PARENZO** | 123 | 119 | 116 | 114 | 112 | 109 | 106 | 104 | 100 | 99 | 94 | 88 | 86 | 85 | 83 | 81 | 75 | 71 | 69 | 64 | 61 | 58 | 53 | 50 | 45 | 38 | 33 | 29 | 26 | 21 | 11 | 12 | 7 |

*Allegato* **3** *all'ordine di servizio N.* 34-1920.

**Elenco delle case cantoniere e delle stazioni incaricate della fornitura dei biglietti e della contabilizzazione degli introiti**

| Case cantoniere | Stazioni incaricate della contabilità |
|---|---|
| Monte Castiglione (1) | Trieste S. Andrea |
| Zaule | Decani |
| Muggia | Capodistria |
| Scoffie | Isola d'Istria |
| Lazzaretto Risano (1) | Portorose |
| Semedella | Sicciole |
| Strugnano (1) | Buie |
| Portorose (casa cantoniera) | Grisignana |
| S. Bartolomeo | Montona |
| Mazzoria (2) | Visináda |
| Caldania (2) | S. Domenica |
| Tribano (2) | Visignano |
| Castagna (2) | Parenzo |
| Caroiba (3) | |
| Raccotole (3) | |
| Villanova (2) | |

(1) Servizio affidato a privati che acquistano i biglietti a cartoncino dalla stazione indicata di contro.
(2) Per ora non fa servizio. I viaggiatori in partenza sono regolarizzati dal personale dei treni.
(3) Ammessa anche al servizio merci con speciali limitazioni.

## Circolare N. 14 (M V.).

### Circolazione carri di proprietà privata.

Avvertesi per norma che la Ditta HENRI GIBERT di COURSAN (Francia), proprietaria dei serbatoi da vino serie 937.500, sarà d'ora innanzi rappresentata in Italia dall'Ufficio Commerciale Francese in Italia — Piazza della Pigna, 24 - Roma, anzichè dall'avv. ERNESTO VASSALLO pure di Roma.

Tale modificazione dovrà di conseguenza essere apportata a pagina 148 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. - Edizione 30 giugno 1914.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 ed ai controllori del materiale.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Circolare N. 15.

### Trasporti per l'Austria ed oltre.

A parziale modificazione della circolare gialla n. 5-1920, avvertesi che pei trasporti destinati in Austria non occorre la presentazione da parte dello speditore del permesso austriaco d'importazione, **soltanto quando le spedizioni siano dirette ad uno dei seguen i indirizzi e siano composte dei generi alimentari appresso indicati:**

**Indirizzi:**

**Oesterreichische lebensmitteleinfuhrstelle (Dölest);**
**Oesterreichische fischeinfuhrgesellschaft;**
**Oesterreichische kriegsgetreideanstalt** e sue filiali e cioè:

**Einfuhrgesellschaft für getreide, futtermittel und saaten G. M. B. H.;**
**Getreideeinfuhrgesellschaft.**

**Generi alimentari:**

Bovini, carni e salumerie, pesci freschi, aringhe fresche, aringhe salate, merluzzo, baccalà, cacao in grani, fichi in conserva, farina d'amido, verdura fresca, (escluse la verdura di lusso e le patate novelle) latte (in blocchi, sterilizzato, condensato, secco), tutti i grassi ed olii per condimento alimentare, paste, formaggio, verdure sott'olio, kopra, cereali (anche granoturco) legumi, patate, foraggi e tutti i prodotti e cascami derivanti dalla macinazione, trebbiatura, pilatura e tostatura di questi generi.

In tutti gli altri casi di trasporti diretti in Austria, lo speditore deve presentare alla stazione di partenza **il permesso austriaco d'importazione** (stampato giallo) se la merce è destinata a rimanere in Austria od **il permesso austriaco di transito** (stampato verde) se la merce, pur essendo diretta in Austria, è destinata ad essere successivamente inviata a località di altro Stato.

Pei trasporti transitanti sul territorio austriaco, cioè effettuati direttamente da stazioni italiane per stazioni di uno Stato posto al di là dell'Austria, resta fermo che non occorre il permesso austriaco di transito; è però necessario il **permesso d'importazione rilasciato dallo Stato cui appartiene la località di destinazione dei trasporti.**

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Circolare N. 16

### Ammanchi delle porte di carri bottino di guerra.

Nonostante le raccomandazioni e le disposizioni contenute nell'indirizzo sesto M-5/11/11620/102 del 18 marzo 1919, continuano a riscontrarsi numerosi casi di carri austro-ungarici bottino di guerra mancanti di una o più porte di fianco e di sponde di testa

In tali condizioni i carri medesimi non possono essere convenientemente utilizzati per trasporti ordinari, per cui restano fuori servizio e concorrono ad aumentare l'alto numero di riparandi, mentre la continua ricostruzione delle porte stesse richiede un lavoro ingente che resta così sottratto alla ordinaria riparazione dei veicoli.

Si richiamano pertanto le stazioni alla precisa osservanza delle disposizioni in vigore, raccomandando vivamente a quelle che avessero occasione di togliere le porte di tali carri per lo scarico, di curare che appena i carri siano resi vuoti le porte vengano rimontate od almeno ricaricate sui carri stessi. Ricordasi inoltre che le porte e le sponde giacenti negli scali debbono essere raccolte e spedite in concentramento nelle località prestabilite, e cioè alle squadre di rialzo di Alessandria, Pisa, Torre Annunziata ed alle officine di Vicenza, Roma Trastevere e Palermo Lolli.

I funzionari delle Divisioni, i controllori del materiale e gli ispettori di riparto sono pregati di interessarsi anche di questo particolare di servizio in occasione di verifiche alle stazioni.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

**(VERDE)**

## Circolare N. 1v

### Premi per l'utilizzazione dei carri.

(Vedi circolare n. 3v-1919 e ordini di servizio n. 1 e 23-1920).

Come stabilisce l'ordine di servizio n. 23-1920, con effetto dal 1° aprile c. a., sono istituiti nuovi premi permanenti per la ripartizione, l'utilizzazione e la circolazione dei carri e per la sollecita resa dei trasporti, in sostituzione di quelli di cui all'ordine di servizio n. 33-1906.

E poichè colla concessione dei premi temporanei di cui alla circolare n. 3v-1919, vennero pure temporaneamente raddoppiati i premi permanenti II e III e venne elevato a L. 0,20 per carro il premio IV, ad evitare qualsiasi incertezza, avvertesi che, a partire dal 1° aprile c. a. e finchè resteranno in vigore detti premi temporanei, saranno da raddoppiarsi anche i nuovi premi II e III, tanto per la p. v., quanto per la g. v., ed il premio IV continuerà ad essere corrisposto nella indicata misura di L. 0,20 per carro.

Coll'andata in vigore del nuovo premio III, resta abrogato l'ordine di servizio n. 1v-1920, col quale era stato temporaneamente elevato a 48 ore il termine massimo concesso per la formazione dei carri misti supplementari a p. v.

Ulteriori disposizioni al riguardo saranno impartite dal servizio movimento, a sensi dell'ordine di servizio n. 23-1920.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

**Infortunio sul lavoro - Militare comandato al servizio presso l'Amministrazione ferroviaria - Se possa essere considerato come operaio - Inapplicabilità della legge speciale sugli infortuni.**

*I militari comandati presso l'Amministrazione ferroviaria ed adibiti a mansioni ferroviarie non possono essere considerati come operai, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del Testo unico legge sugli infortuni, approvato con R. D. 31 gennaio 1904, n. 51.*

CORTE APPELLO DI ROMA - Sentenza 22 febbraio-6 marzo 1920 (*Est.* Verdi) - Ferrovie Stato *appellanti* contro Morelli.

## IN FATTO

Il soldato Morelli Tommaso del 245° battaglione di milizia territoriale, mentre il 15 novembre 1916 prestava servizio presso le Ferrovie dello Stato ed era adibito alla manipolazione del carbone nel Deposito di Roma S. Lorenzo e riforniva di combustibile una locomotiva, cadde dal tender di questa, a causa di un movimento improvviso della macchina e riportò contusioni alla base toracica sinistra con frattura di tre costole, lesioni queste che produssero, per i postumi inemendabili derivatine, la riduzione del 50 per cento della sua capacità lavorativa.

Il Morelli accettò l'esito definitivo sanitario, ma non si procedè alla liquidazione della relativa indennità, perchè l'Amministrazione delle ferrovie con sua nota 14 febbraio 1918 diretta all'avv. Ugo Bianchi, legale del Morelli, significò che, trovandosi questi, nel momento dell'infortunio, in servizio comandato presso detta Amministrazione, aveva acquistato il diritto a pensione in base alla legge Testo Unico per le pensioni civili e militari; per il che anche a prescindere dal fatto che trattandosi di militare in attività di servizio non era applicabile la legge per gli infortuni degli

operai sul lavoro, nessun compenso poteva al suddetto Morelli essere liquidato per i postumi dell'infortunio subìto, e ciò in base agli accordi intervenuti con la competente autorità militare.

A seguito di ciò il Morelli, con atti 6 marzo e 27 agosto 1918, convenne innanzi al Tribunale l'Amministrazione suddetta, chiedendone la condanna alla indennità dovutagli, oltre agli interessi dal giorno dello infortunio e spese del giudizio.

Contestata la lite, le ferrovie, coerentemente alla nota suindicata, eccepirono che essendo il Morelli manovale avventizio militare, comandato presso quell'Amministrazione ed in attività di servizio, non era a lui applicabile la legge sugli infortuni, ma quella sulle pensioni civili e militari.

Il Tribunale adito non accolse la eccezione della Ferrovia, ed affermò il diritto del Morelli ad avere liquidata la indennità pel patito infortunio nei modi e termini di cui alla relativa legge speciale, ma sospese di provvedere sul merito e sulle spese ed ordinò che a cura della parte più diligente fosse prodotto un estratto dei libri riguardanti il salario corrisposto all'attore.

Contro questa sentenza le Ferrovie hanno proposto appello con citazione 2 giugno 1919.

## IN DIRITTO

In ordine alla eccezione pregiudiziale di incompetenza per materia, elevata dall'appellante Amministrazione, osserva la Corte che sarebbe apparsa fondata, se il contenuto giuridico dell'azione proposta dal Morelli fosse consistita nel riconoscimento, in sede contenziosa giudiziaria, del diritto a conseguire la pensione privilegiata in conseguenza del subìto infortunio e nella determinazione e liquidazione di essa; il che avrebbe costituito oggetto e materia di indagine riservata all'autorità amministrativa e sottratta, perciò, alla cognizione del magistrato ordinario. Ma poichè il Morelli, con la sua domanda introduttiva di giudizio innanzi al Tribunale, ha chiesto che l'Amministrazione ferroviaria fosse dichiarata tenuta e condannata alla indennità, che afferma spettargli in base alla legge 31 gennaio 1904 in tema di infortuni sul lavoro, il che non costituisce materia di competenza dell'Autorità amministrativa, è evidente che la domanda medesima doveva

essere proposta, per tutti i suoi giuridici effetti, innanzi al magistrato ordinario che è competente a conoscerne. Conseguentemente la suddetta eccezione non può essere accolta.

Ciò premesso, osserva in merito la Corte che, non contestato in linea di fatto che il militare in attività di servizio Morelli Tommaso, allorchè subì l'infortunio in conseguenza del quale riportò gravi lesioni che cagionarono la di lui inabilità assoluta permanente, trovavasi comandato a prestare servizio presso la Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed adibito al rifornimento e al carico di carbone in una locomotiva nel Deposito di Roma-S. Lorenzo, l'unica indagine in linea di diritto è quella se egli possa e debba essere considerato quale proprio e vero operaio ai sensi e per gli effetti della legge speciale sugli infortuni 31 gennaio 1904 ed abbia, perciò, diritto a pretendere la relativa indennità da detta amministrazione.

Osserva in proposito il Collegio che per essere considerato operaio agli effetti della legge protettiva 31 gennaio 1904 è necessario che esista un diretto rapporto obbligatorio di locazione di opera, sia permanente che temporanea, con remunerazione fissa, o a cottimo, tra l'operaio stesso e l'imprenditore dei lavori, rapporto derivante da libera contrattazione e regolato da apposite modalità, tanto in ordine alla durata del lavoro, che al corrispettivo salario in base a cui deve essere poi determinata la misura della indennità.

Ora nel caso concreto nessun vincolo contrattuale diretto e liberamente stipulato avvinceva il Morelli con l'Amministrazione ferroviaria, perchè intanto il primo prestava la sua opera di caricatore di carbone nello scalo ferroviario di Roma-S. Lorenzo in quanto a quella mansione e a quel lavoro egli era tenuto, non per volontà propria, ma perchè ivi comandato dall'autorità militare dalla quale dipendeva e a cui era soggetto, appunto per la sua qualità di soldato in attività di servizio, qualità che gli attribuiva una personalità giuridica che non poteva essere scissa e suddivisa in modo da farlo considerare, da un lato, dipendente dall'autorità, cui era direttamente sottoposto, e dall'altro dipendente contrattualmente dall'Amministrazione ferroviaria presso la quale esplicava le mansioni speciali a lui comandate. Perchè è da tenere bene presente e considerare che il Morelli, alla pari di tutti gli

altri soldati in attività di servizio, che trovavansi nelle stesse sue condizioni di dipendenza gerarchica dall'Amministrazione militare (la quale, per le supreme, imperiose necessità dettate ed imposte dallo stato di guerra, aveva facoltà e diritto in base a disposizioni legislative all'uopo e per il momento emanate, di avvalersi, come che fosse e sempre ai fini di cui sopra, non solo dell'opera dei soldati, laddove fosse meglio utile e più opportuna e più rispondente ai fini medesimi, ma anche di tutti i mezzi di trasporti ferroviari, trasporti che eccezionalmente dovevano essere subordinati alle esigenze della guerra) era stato ceduto per il periodo bellico, come ausiliario all'Amministrazione ferroviaria per esplicare quelle funzioni e mansioni, che non potevano essere più disimpegnate dagli impiegati ferroviari ordinari precedentemente ad esse adibiti, in quanto chiamati o richiamati alle armi. Ma tale cessione, o più propriamente, concessione di opera sussidiaria ed ausiliaria non sottraeva i militari all'uopo comandati dalla diretta dipendenza dall'utorità suddetta, che conservava integra ed intatta la sua supremazia, la sua vigilanza e il suo controllo sui soldati concessi alle ferrovie, i quali, sebbene prestassero l'opera loro materiale, allo stesso modo degli altri operai vincolati direttamente da libero contratto di lavoro, pure la prestavano nella loro indeclinabile ed inscindibile qualità di militari e non di privati e per esigenze strettamente militari.

E che tale fosse la posizione di fatto del Morelli, ed in genere di tutti gli altri militari in attività di servizio comandati ai lavori ferroviari, emerge chiaramente dalle disposizioni competentemente date il 14 maggio 1916 dal Comando del Corpo di Stato Maggiore, colle quali si concedevano all'Amministrazione ferroviaria drappelli di militari *in ausilio* al personale addetto presso i depositi combustibili per il carico del carbone sulle locomotive, concessione basata sull'importanza che aveva, specialmente nei riguardi dei trasporti militari, il servizio di rifornimento del carbone alle locomotive stesse.

Tutto, come vedesi, era subordinato alle imperiose esigenze create dallo stato di guerra, massime per il trasporto di truppe e di materiali, alle quali esigenze, sotto qualsiasi aspetto considerate, l'autorità militare era in diritto di fare fronte ed in obbligo di soddisfare, emanando quelle opportune e necessarie disposi-

zioni che il decreto legge 15 aprile 1915 ad essa, con delegazione di potere, riservava per l'evidente bisogno che le ferrovie fossero in grado di attuare ed effettuare, in ogni caso e momento e con assoluta preferenza, il servizio essenziale e indilazionabile dei trasporti militari. E non vi è d'uopo di dimostrazione per ritenere che il rifornimento e il carico del carbone per le locomotive costituivano un'operazione essenziale per l'esplicazione del servizio dei trasporti. La posizione poi giuridica, rispetto anche al trattamento economico, veniva regolata tra l'Amministrazione della guerra e quella ferroviaria dal Verbale di accordi, avente contenuto consensoriale, in data 30 aprile 1910 ed esplicante anche successivamente la sua forza ed efficacia giuridica, secondo cui allo art. 11 si stabiliva che, agli effetti della legge sugli infortuni, i militari durante il tempo in cui prestavano servizio ferroviario erano soggetti, per le indennità loro spettanti in seguito a ferite, infermità o morte, riconosciute provenienti da cause inerenti al servizio stesso, alle norme stabilite dalle leggi sulle pensioni civili e militari; quindi non diritto a percepire dall'Amministrazione ferroviaria l'indennità di infortunio, ma diritto a conseguire, ove del caso, la pensione nei modi e nelle forme di legge. Vero è che detta convenzione concerne e riguarda i corsi di istruzione, presso determinati compartimenti, per militari di truppa al servizio dei deviatoi, delle manovre e dei freni, ma vero è pure che la stessa autorità militare con provvedimento del 17 maggio 1917 dispose, su apposito quesito dell'Amministrazione ferroviaria, che, per tutto quanto riguarda il trattamento di infortunio al personale militare concesso in servizio di ausilio alle ferrovie, provvedeva adeguatamente il richiamato art. 11 della precedente convenzione 30 aprile 1910. E la ragione giuridica che informava e quella convenzione e l'estensione di essa ai militari in attività di servizio, concessi durante la guerra in ausilio delle ferrovie, è pur sempre quella che, rimanendo detti militari in attività di servizio alle dipendenze, anche dal lato disciplinare, dell'autorità militare e non vincolati direttamente con l'Amministrazione ferroviaria da nessuno speciale contratto di lavoro, la loro posizione giuridica ed economica doveva essere regolata dalla legge generale sulle pensioni civili e militari e non da quella speciale per gli infortuni sul lavoro degli operai, perchè operai nel vero significato giuri-

dico della parola, non sono e non possono essere considerati i militari in attività di servizio per quanto adibiti, per concessione dell'autorità militare a prestazioni di opere manuali. E' quindi evidente che al Morelli non competeva azione giudiziaria in base e per gli effetti della legge 31 gennaio 1904, a lui non applicabile.

Nè potrebbe sostenersi che in lui, per il fatto dell'infortunio, sorgesse e si perfezionasse il duplice diritto di invocare, in competente sede amministrativa, la liquidazione della pensione militare e in sede giudiziaria l'accertamento e la liquidazione della indennità di infortunio sul lavoro, perchè è ormai noto, per concordi precedenti giurisprudenziali e delle Corti di merito e di quelle supreme regolatrici, che ove sussista il diritto a conseguire la liquidazione della pensione non si può proporre ed esperimentare azione per danni conseguenziali da infortunio, perchè la legge sulle pensioni che regola tutta la materia dei danni derivati per qualsiasi modo e per qualsiasi motivo da infortuni subiti in servizio dall'impiegato civile e militare (e il soldato in attività di servizio non vi ha dubbio che deve essere considerato come funzionario dello Stato) contempla ed abbraccia, nella sua comprensiva locuzione, qualsiasi diritto possa spettare all'impiegato medesimo, che sorga in conseguenza di ferite ed infermità contratte in servizio che lo rendano inabile a prestare ulteriormente l'opera sua a favore dell'Amministrazione dello Stato verso cui è vincolato dal contratto di impiego. E tale concetto emanato dalla legge del 1895 fu, per ogni effetto, ribadito dal decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915 di carattere interpretativo, stabilendo che con le disposizioni della legge suddetta e con le altre norme successivamente emanate si intendeva completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile militare, che nell'esercizio e in occasione delle sue funzioni, avesse riportato ferite e contratte infermità, da renderlo inabile ad ogni ulteriore servizio, qualunque fosse stata la causa dell'infortunio.

Ha obiettato, peraltro, il patrocinio del Morelli, che l'azione da costui proposta è in ogni modo sorretta o dall'art. 3 del decreto legge 9 settembre 1915 o dallo art. 1 del successivo decreto 27 aprile 1916, n. 594, ma nessuno di detti decreti trova, nel caso la sua applicazione. Non il primo perchè l'invocato articolo 3 am-

mette la facoltà dell'opzione tra il trattamento della legge infortuni e quello delle leggi sulle pensioni ed assegni alimentari, solo nei riguardi di quei militari in attività di servizio occupati come operai negli stabilimenti, nei cantieri e nei laboratori del R. esercito e della R. marina al di fuori della zona di guerra; ed il Morelli non si trovava in tali condizioni di fatto perchè egli era ausiliarmente occupato presso le ferrovie che, dato il loro organismo, non possono essere considerate e qualificate come stabilimenti, cantieri o laboratori e molto meno dipendenti dal R. esercito o dalla R. marina. Nè l'uso da parte dell'autorità militare delle facoltà di cui al decreto legge 15 aprile 1915 poteva tramutare, è intuitivo, in stabilimenti, in cantieri e in laboratori del R. esercito l'esercizio ferroviario di Stato a sè stante.

Non è applicabile poi il secondo decreto perchè in tanto ai militari (non è previsto se in servizio attivo) addetti quali operai agli stabilimenti, cantieri ed imprese, le indennità per infortuni sul lavoro sono regolate e liquidate in base alle disposizioni contenute nella legge 31 gennaio 1904 in quanto prestino la opera loro (che non è d'altronde comandata, nè ausiliare) a vantaggio della industria privata; e l'esercizio delle ferrovie non può essere, formalmente e sostanzialmente considerato come un'industria privata appunto perchè fa parte di una amministrazione di Stato.

Sotto qualsiasi profilo adunque si voglia considerare la questione, deve ritenersi che i militari in attività di servizio comandati dall'autorità militare da cui dipendano, a prestare servizio ausiliario presso la Amministrazione ferroviaria non possono essere considerati come operai ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del T. U. delle leggi per gli infortuni degli operai sul lavoro 31 gennaio 1904.

Conseguentemente, salvo e riservato al Morelli il diritto, se ed in quanto a lui spettante, di conseguire in sede competente la liquidazione della pensione a norma della legge 21 febbraio 1895 e del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558, l'azione da esso spiegata contro l'Amministrazione delle ferrovie con le citazioni introduttive del giudizio 6 marzo e 27 agosto 1918 è giuridicamente infondata e deve essere, per ciò, respinta accogliendosi così il gravame proposto dalla Amministrazione suddetta contro la sentenza impugnata che va, perciò, riparata.

Per questi motivi . . . . la Corte respinge la domanda del Morelli, ecc.

ANNO XIII – N. 15

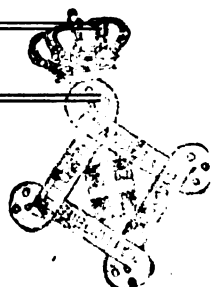
8 APRILE 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(1574) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

**Legge** 31 *marzo* 1920, *n.* 350, *che proroga l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario* 1919-20 *sino a quando siano approvati per legge* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine indicato dalle legge 29 dicembre 1919, numero 2428, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione della entrata e della spesa per l'anno finanziario 1919-1920, è prorogato fino a che gli stati medesimi siano approvati per legge.

Ordiniamo che la presente, munita dal sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decrti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

(1) **Pubblicato nella** *Gazzetta ufficiale* 31 marzo 1920, n. 76.

## Appendice N. 2 all'ordine generale N. 1-1919.

**Modificazioni nelle circoscrizioni della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie di Trieste e del Compartimento di Venezia.**

A partire dal 1 aprile 1920 le linee Tarvisio-Udine-Cervignano, Udine-Casarsa (esclusa), Cervignano-Portogruaro (esclusa), S. Giorgio di Nogaro-Palmanova, attualmente assegnate al Compartimento di Venezia, vengono poste sotto la giurisdizione della Delegazione per l'esercizio delle ferrovie di Trieste.

---

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 1° aprile 1920.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

---

## Ordine di servizio N. 35

**Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.**

La « Società cooperativa di consumo Unione ferrovieri » di Falconara Marittima, avendo estesa la vendita al pubblico delle merci e derrate, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio 167-1911

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Circolare N. 17.

### Scritturazione dei veicoli sui registri Mod. M-218 a, M-218 b e M-233 - Abolizione del registro M-226.

Allo scopo di regolare in modo uniforme le scritturazioni dei veicoli da parte delle stazioni, vengono impartite le disposizioni seguenti:

1° TENUTA DEI REGISTRI. — Le stazioni di maggiore importanza pel movimento veicoli (che saranno stabilite dalle rispettive Divisioni Movimento) dovranno scritturare sul registro M-218 *a* tutti i veicoli in arrivo e su quello M-218 *b* tutti i veicoli in partenza, tanto se in servizio locale, quanto se in transito.

Pel movimento dei carri in servizio locale, dette stazioni dovranno inoltre tenere il registro M-233.

Tutte le altre stazioni terranno soltanto il registro M-233, sul quale scrittureranno sia i veicoli in servizio locale, sia quelli in transito, restando così esonerate dalla tenuta del registro M-226, che viene abolito.

Il registro M-233 verrà quindi modificato come dall'allegato fac-simile, perchè, come detto sopra, possa servire anche per la registrazione dei veicoli in transito e perchè abbia ad offrire in modo completo i dati relativi al ricarico ed alla partenza dei veicoli in servizio locale.

Le scritturazioni sul cennato registro si dovranno fare seguendo le avvertenze contenute nella prima facciata.

Il registro M-233 dovrà essere tenuto dal commesso che è incaricato della sorveglianza dei piazzali, dei magazzini e dei binari raccordati o da chi lo sostituisce.

2° RAPPORTO M-234 E LIBRETTO M-235. — Per raccogliere sul piazzale i dati necessari alla compilazione del mod. M-233, il commesso deve valersi del libretto M-235, il quale dovrà essere compilato e conservato diligentemente per essere consultato in caso di contestazione o in occasione di verifiche.

Ogni giorno l'agente succitato presenterà al proprio capo stazione o capo gestione principale un rapporto (mod. M-234) sulla giacenza dei carri carichi e vuoti, desumendo i dati dal registro M-233.

In detto rapporto indicherà:

*a*) i carri carichi non ancora messi in posizione di scarico o non ancora introdotti nei binari raccordati;

*b*) i carri messi in posizione di scarico o introdotti nei binari raccordati nel giorno del rapporto o in giorni precedenti e non ancora scaricati o restituiti;

*c*) i carri messi a disposizione per il carico nel giorno del rapporto o in giorni precedenti e non ancora caricati o non ancora pronti per la spedizione;

*d*) i carri carichi e vuoti pronti a partire, non ancora tolti dai binari dello scalo o da quelli raccordati.

Farà seguire a questi dati un breve ragguaglio sulle anormalità verificatesi durante la giornata nel servizio delle merci e nella utilizzazione del materiale.

*La situazione dei carri che risulta dal rapporto M-234 deve riferirsi all'ora di chiusura dello scalo.*

3° PROVVEDIMENTI PER EVITARE O RIDURRE LE GIACENZE DEI CARRI. — In base ai rapporti M-234, il capo stazione o capo gestione principale adotterà i provvedimenti necessari, intervendo presso le Ditte, gli stabilimenti raccordati, gli enti militari e civili ed i servizi dell'amministrazione che ritardano le operazioni di carico o di scarico, sollecitando le manovre e facendo pronte segnalazioni epistolari od anche telegrafiche all'Ispettore di riparto ed alla Divisione movimento nei casi di giacenze rilevanti o prolungate, di arrivi sproporzionati alla potenzialità degli impianti e dei mezzi di scarico impiegati dai destinatari o di altri fatti importanti e gravi che possano minacciare ingombri o comunque ostacolare il servizio della stazione o dello scalo.

4° PROSPETTO MENSILE DELLA SOSTA MEDIA DEI CARRI IN SERVIZIO LOCALE. — Il capo stazione o capo gestione principale dovrà riepilogare mensilmente il movimento dei carri in *servizio locale* quale risulta dal registro M-233 per stabilire la sosta media per ciascun carro, compilando all'uopo un prospetto conforme all'al-

legato *B* che trasmetterà alla propria Divisione non più tardi del giorno 6 del mese successivo a quello cui i dati si riferiscono e con le informazioni e proposte che riterrà utili per conseguire una più rapida ed intensa utilizzazione del materiale rotabile.

Qualora dei carri arrivati negli ultimi giorni di un mese non siano ancora partiti alle ore 24 del 5 del mese successivo, il prospetto di cui sopra dovrà essere chiuso ugualmente in detto giorno, escludendovi i carri non peranco partiti, pei quali, nelle colonne 29, 30, 31, 32 e 33 del registro M-233, anzichè indicare la destinazione, gli estremi di partenza e le ore di sosta, si dovrà praticare l'annotazione « *Vedi scritturazioni mese seguente* ». La quantità dei carri giunti nel mese e non ancora partiti alle 24 del giorno 5 del mese successivo dovrà essere annotata, a titolo indicativo, in calce al prospetto.

Sul registro M-233 detti carri non ancora partiti si dovranno scritturare una seconda volta, comprendendoli fra quelli arrivati il giorno 6 del mese successivo, avvertendo che nelle colonne 11, 12, 13, 30, 31 e 32 si dovranno esporre gli estremi di arrivo e partenza effettivi e nella colonna 33 l'intera sosta subita in stazione. *Tutte le indicazioni relative a detti carri dovranno essere praticate con inchiostro rosso.*

Nel prospetto mensile da inviarsi alla Divisione, i carri di cui trattasi dovranno pure scritturarsi fra quelli arrivati il giorno 6 del mese nel quale sono partiti ed in calce al prospetto medesimo si dovrà praticare l'annotazione « *di cui . . . . . carri giunti nel mese precedente* ».

5° Disposizioni transitorie. — Gli attuali registri M-226 e M-233 dovranno essere utilizzati fino ad esaurimento delle scorte esistenti nei magazzini e la distribuzione alle stazioni sarà eseguita in base a richiesta mod. A-19, da farsi caso per caso al competente magazzino.

In conseguenza dell'abolizione del mod. M-226 e della modificazione dell'attuale M-233, le Divisioni movimento dovranno stabilire e comunicare sollecitamente al rispettivo magazzino i futuri assegni del registro M-233 (nuovo modello) per le dipendenti stazioni, affinchè il magazzino stesso ne abbia norma nelle forniture.

In attesa della stampa del nuovo modulo M-233, le stazioni

di limitato traffico che, per la sospesa ristampa del mod. M-226, dovessero utilizzare l'attuale registro M-233, dovranno scritturare in detto registro anche i veicoli in transito, inscrivendoli di seguito a quelli in servizio locale e possibilmente riuniti in gruppo, valendosi delle colonne 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 25 e 26 ed aggiungendo all'intestazione « destinatario » della colonna 5, l'indicazione « o destinazione se il veicolo è in transito ».

6° VERIFICHE ED ACCERTAMENTI. — Agli ispettori delle Divisioni e dei Riparti movimento è specilmente ai controllori spetta di accertare con frequenti verifiche che le disposizioni contenute nella presente circolare siano debitamente osservate ed in particolar modo che i dati del registro M-233 e quelli del libretto M-235 concordino e siano corrispondenti alla reale situazione di fatto e che vengano regolarmente applicate le tasse di sosta, *ponendo speciale attenzione a quelle che si maturano dopo lo svincolo dei trasporti, le quali più facilmente possono sfuggire all'applicazione.*

Le circolari n. 15-1907 e 64-1909 sono abrogate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18 *ed a tutti gli agenti incaricati della tenuta dei registri M-218-a, M-218 b e M-233.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

Mod. M-233.

*Allegato* A *alla circolare N.* 17–1920.

# FERROVIE DELLO STATO

## Divisione Movimento ......................

***Stazione di*** ......................

# Registro movimento e sosta veicoli

### AVVERTENZE.

1a - Le stazioni che compilano anche i registri **M-218a** ed **M-218b** devono scritturare sul presente registro **soltanto i veicoli in servizio locale.**
Le altre stazioni devono scritturarvi **anche i veicoli in transito.**

2a - Per la registrazione delle carrozze si dovranno compilare le colonne 1, 2, 5, 7, 11, 12, 13, 30, 31. 32 e la colonna 6 se in transito o 29 se in servizio locale.

3a - Pei carri in servizio locale dovranno essere compilate le seguenti colonne:
a) *carri che arrivano carichi e ripartono vuoti:* 2, 3, da 5 a 17, 26, da 29 a 33;
b) *carri che arrivano vuoti e ripartono carichi:* 2, 3, 5, 7, da 11 a 13, da 22 a 33;
c) *carri che arrivano carichi e ripartono ricaricati:* 2, 3, da 5 a 17, da 22 a 33;
d) *carri che arrivano carichi e ripartono carichi in seguito a rispedizione:* 2, 3, da 5 a 15, da 27 a 33.

4a - Pei carri in servizio locale introdotti sui binari raccordati si dovranno compilare le seguenti colonne:
a) *carri che arrivano carichi e ripartono vuoti:* 2, 3, da 5 a 13, da 18 a 21. 26, da 29 a 33;
b) *carri che arrivano vuoti e ripartono carichi:* 2, 3, 5, 7, da 11 a 13, da 18 a 21, da 26 a 33;
c) *carri che arrivano carichi e ripartono ricaricati:* 2, 3, da 5 a 13, da 18 a 21, da 26 a 33.

5a - I carri vuoti in transito per concentramento, eventualmente trattenuti dalla stazione per il carico, vanno scritturati come carri in servizio locale che arrivano vuoti e ripartono carichi.

6a - Per i carri in transito si dovranno compilare le seguenti colonne:
a) *carri carichi:* 2, da 4 a 7, da 9 a 13, da 30 a 32;
b) *carri vuoti:* 2, da 4 a 7, da 11 a 13, da 30 a 32.

7a - Per le carrozze riparande si dovranno compilare le colonne: 1, 2, 5, 7, da 11 a 13, da 29 a 32.

8a - Per i carri riparandi si dovranno compilare le colonne: 2, 3, 5, 7, da 11 a 13, da 29 a 32

9a Nella colonna 33 non si dovrà scritturare la giacenza delle carrozze, nè quella dei carri in transito e dei riparandi, ma soltanto quella dei carri in servizio locale.

# ALLEGATO A

## alla Circolare n. 17-1920

*Giorno* .................... 19. . .

| Carrozze — Numero | Sigla | Carri — Numero — in servizio locale | Carri — Numero — in transito | Provenienza | Destinatario (o destinazione se il veicolo è in transito) | Natura della merce (1) | Peso in quintali | G. V., P. V., o P. V. A. (2) | Data della spedizione | Arrivo — Giorno | Arrivo — Ora | Arrivo — Treno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | ......... | TOTALE *carri* | | | | | | | | | |

(1) Pei carri misti indicare « Misto »; pei veicoli vuoti indicare « Vuoto »; pei riparandi indicare

(2) Indicare con « G » i carri a G. V.; con « P » quelli a P. V., e con « A » quelli a P. V. A.

(3) La giacenza comprende tutto il tempo che intercede fra l'arrivo dei carri (colonne 11, 12, 13)

MOD. M-233.

| Messo sotto scarico | | Reso vuoto | | Introdotto sui binari raccordati | | Ritirato dai binari raccordati | | Carico o ricarico | | | | Natura della merce (1) | G. V., P. V. o P. V. A. (2) | Data della spedizione | Destinazione | Partenza | | | Giacenza subita (pei soli carri in servizio locale) ore (3) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | messo a disposizione | | Ultimato il carico e il ricarico | | | | | | | | | |
| Giorno | Ora | Giorno | Ora | Giorno | Ora | Giorno | Ora | Giorno | Ora | Giorno | Ora | | | | | Giorno | Ora | Treno | |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | TOTALE . . . | ........ |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | *Media* per carro . . . | ........ |

« Riparando ».

e la partenza (colonne 30, 31 e 32).

*Allegato* **B** *alla circolare N.* 17-1920.

*Stazione di* . . . . . . . . . . . . . . . . *il* . . . . . . . . *19* . . .

# *On. Divisione Movimento*

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

**Sosta dei carri in servizio locale durante il mese di . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 19. .**

| Giorni | Quantità carri arrivati | Sosta complessiva | Sosta media per carro | Tasse di sosta applicate | | Cause delle soste medie superiori a 24 ore |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ore | Ore | Lire | Cent. | |
| 1<br>2<br>3<br>4<br>5<br>6<br>7<br>8<br>9<br>10<br>11<br>12<br>13<br>14<br>15<br>16<br>17<br>18<br>19<br>20<br>21<br>22<br>23<br>24<br>25<br>26<br>27<br>28<br>29<br>30 | (1) . . . . . . . . | | | | | |
| Totale | . . . . . . . . . . . .<br>(2) (3) | | 660 | | | Sosta media per carro: $\frac{660}{30}$ ore 22 |

(1) Di cui . . . . . . . carri giunti nel mese precedente.
(2) Oltre a . . . . . . carri arrivati nel mese e non ancora partiti alle ore 24 del 5 del mese successivo.
(3) Di cui . . . . . . . carri giunti carichi e ripartiti carichi.

*Il Capo Stazione o Capo Gestione P.le*

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

## Circolare N. 18.

**Restituzione carri esteri al transito di provenienza.**

Rilevasi che molti carri esteri sprovvisti di etichette di transito vengono rinviati senz'altro, per restituzione, ad uno qualsiasi dei transiti di confine, anzichè, come prescritto, al transito di provenienza.

Ne consegue che i carri stessi vengono rifiutati dalle Ferrovie a contatto e restano giacenti nelle stazioni di frontiera, in attesa di conoscere dall'Ufficio Circolazione veicoli di Roma. l'effettivo transito di provenienza al quale i carri debbono essere restituiti.

La frequenza di tale inconveniente lascia sorgere il dubbio che, per ragioni facili a comprendersi, talune stazioni stacchino abusivamente dai carri stessi le etichette di transito modulo M-266 di cui furono muniti all'atto della loro entrata in Italia.

Richiamasi quindi ancora una volta tutto il personale alla rigorosa osservanza delle norme che regolano la restituzione dei carri di altre Amministrazioni e di cui la Circolare gialla n. 30 dell'11 novembre 1919 aggiornata con l'indirizzo sesto M5/32 45579/5 del 14 dicembre 1919, rammentando, pel caso concreto, l'annotazione in calce alla seconda pagina della detta Circolare gialla, e si conferma l'obbligo del personale di dirigenza di sorvegliare che il lamentato inconveniente non abbia assolutamente a verificarsi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

# SENTENZA

**Personale - Assenza arbitraria - Trattenuta della paga - Provvedimento positivo o negativo - Competenza.**

*L'Autorità giudiziaria è incompetente a conoscere del provvedimento col quale l'impiegato viene privato della paga per le giornate di assenza arbitraria dal servizio.*

*A rendere competente l'autorità giudiziaria non valgono le circostanze dedotte dall'interessato di non avere ricevuta la partecipazione del provvedimento di privazione della paga; di non essere questo stato preso o di non essere stato preso dall'organo amministrativo competente.*

*Atto o provvedimento amministrativo è qualsiasi deliberazione, azione o fatto, positivo o negativo, dell'autorità amministrativa, e quindi anche la semplice omissione dell'impiegato nei ruoli paga.*

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — sentenza 15 gennaio; 19 febbraio 1920 (*Pres.* Palladino; *Rel.* Gatti; *P. M.* d'Amelio — *concl. conf.*) — Ruggeri Virgilio *ricorrente* contro Ferrovie Stato.

Considerato che il Ruggeri ammette finalmente nello stadio odierno del dibattito che il provvedimento, col quale l'impiegato o l'agente ferroviario è privato dello stipendio o della paga per assenza arbitraria dal servizio, non è sindacabile dall'autorità giudiziaria ordinaria, perchè l'art. 57 della legge 7 luglio 1907 sull'esercizio delle Ferrovie di Stato, dispone che « contro gli atti e i provvedimenti definitivi, riguardanti il personale è ammesso da parte degli interessati il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato ». Ma sostiene che le contingenze del caso concreto non gli hanno consentito di adire il giudice chiamato dall'art. 57 a conoscere dei ricorsi dei provvedimenti amministrativi riguardanti il personale ferroviario, e quindi anche del provvedimento

di sospensione dalla paga o dallo stipendio per ingiustificata assenza dal servizio. Ad avviso di lui non provvedimento di sospensione dalla paga ai sensi dell'art. 24 del Reg. 22 luglio 1906, ma unicamente si ebbe l'atto di sospensione dal servizio ai sensi del successivo art. 39 per disobbedienza all'ordine di raggiungere la nuova sede; ammesso che vi sia stato, non fu emanato dall'organo amministrativo competente ad emetterlo; ammesso che vi sia stato e che sia proceduto dall'organo amministrativo competente, non gli fu comunicato mai. E ne desume che, in difetto del provvedimento richiesto dall'art. 24 del detto Regolamento non fu in grado di far capo all'autorità amministrativa chiamata in via contenziosa ad esaminare se l'agente ferroviario abbia prestato servizio e se la sua assenza sia giustificabile. Conseguentemente il Ruggeri propone la risoluzione della seguente questione: l'agente ferroviario, a cui è tolta la esazione della paga senza che un provvedimento amministrativo della paga lo abbia privato, dovrà invece che all'organo giurisdizionale amministrativo, alla cui cognizione non ha alcun provvedimento da sottoporre, far capo all'autorità giudiziaria ordinaria, quando di regola compete a questa conoscere, come di ogni altro diritto del privato, del diritto alla paga, quale elemento sostanziale del rapporto di impiego? Se non che codesta questione è fuori di posto perchè la sentenza impugnata del 24 marzo 1919 ritiene che il provvedimento, che ha privato il Ruggeri della paga dal 20 agosto 1916 al 10 febbraio 1917, siavi stato, che esso venne comunicato a tutti gli effetti allo interessato, e che l'atto o il provvedimento amministrativo, agli effetti dell'ammissione del ricorso in via contenziosa, non deve essere inteso alla maniera in cui il Ruggeri lo intende.

E se la questione or ora formulata è fuori di posto, il Ruggeri non ha altro argomento per dimostrare che nel caso in esame la cognizione della sentenza sia dal giudice, prescelto dall'art. 57 della legge del 1907, passata al giudice ordinario. Ciò perchè la competenza conferita alla IV Sezione del Consiglio di Stato nell'art. 57, è piena e, non comportando quindi limitazioni, comprende tanto gli elementi formali quanto gli elementi sostanziali del deferitogli provvedimento amministrativo.

Ora per mettere in evidenza che la questione sollevata dal Ruggeri manca dei suoi necessari presupposti basta osservare che:

a) il provvedimento 5 aprile 1917 dal fatto incontroverso che il Ruggeri sino al 10 febbraio di quest'anno non raggiunse la sua nuova sede ha desunto due conseguenze, ugualmente dirette e immediate: quella della disobbedienza alla ingiunzione di recarsi nella nuova sede, alla quale assegnava la sanzione fissata dall'art. 39 del regolmento 22 luglio 1906, e quella dell'assenza dalla detta nuova sede, la quale aveva trovato la sanzione ad essa imposta dall'anteriore art. 24 nell'omissione del Ruggeri nel foglio nominativo di paga; b) le reiterate ingiunzioni fatte al Ruggeri di raggiungere la nuova residenza, la cancellazione del nome di lui per circa sei mesi dalle note mensili di paga e lo stesso provvedimento del 5 aprile 1917 davano modo al Ruggeri di tutelare le sue ragioni sulla paga negatagli, prima con reclami gerarchici e poi col ricorso contenzioso alla IV Sezione del Consiglio di Stato; c) l'atto o il provvedimento amministrativo, nel significato in cui è inteso dall'articolo 24 della legge 2 giugno 1889 sul Consiglio di Stato (oggi art. 22 del testo unico 17 agosto 1907), a cui fa richiamo l'art. 57, della legge 7 luglio 1907 e fondamentalmente dagli art. 2 e 4 della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo, comprende qualsiasi deliberazione, qualsiasi azione e qualsiasi fatto dell'autorità amministrativa che dia ragione o pretesto a reclamo o a ricorso, senza riguardo alla sua forma positiva o negativa, e quindi anche la sospensione dallo stipendio o dalla paga mediante la semplice omissione dell'impiegato nella nota mensile dei pagamenti.

Si conceda tuttavia che il Ruggeri nessun atto e nessun provvedimento amministrativo abbia avuto per sottoporlo alla valutazione della IV Sezione del Consiglio di Stato nel momento in cui si volse al Pretore del VI Mandamento di Roma per l'affermazione giudiziale del diritto alla paga dal giorno in cui doveva trasferirsi alla nuova sede a quello in cui realmente vi si trasferiva. Ne conseguirà forse che gli era consentito di avvalersi del giudice ordinario, invece che vincere gli ostacoli temporanei e facilmente superabili che gli impedivano di ricorrere al giudice speciale dato al personale ferroviario dall'art. 57 della legge 7 luglio 1907?

No, certamente, perchè il funzionamento dei diversi organi giurisdizionali attiene in sommo grado all'interesse sociale, e non può rimanere alla mercè di fattori estrinseci, accidentali e arbitrali.

Due ipotesi infatti possono essere configurate: che al Ruggeri non sia stato formalmente comunicato il provvedimento emesso ai suoi riguardi in base all'art. 24 del Regolamento 22 luglio 1906 o che (ipotesi lontana dal verosimile) la sospensione di lui dalla paga per assenza abusiva non trovi in un provvedimento specifico, quale che sia, la propria giustificazione, essendo stato il risultato di omissioni, di errori e di comportamento arbitrario. Nel primo incontro egli poteva conseguire dagli organi attivi dell'Amministrazione ferroviaria per la via gerarchica del provvedimento e nel secondo, per la stessa via e dagli stessi organi, poteva provocare il provvedimento da cui sarebbe stato messo in grado di far valere le proprie ragioni avanti la IV Sezione del Consiglio di Stato.

È mestieri dunque respingere il ricorso e condannare il ricorrente nella perdita del deposito e nelle spese.

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » 8.00

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete e ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII - N. 16

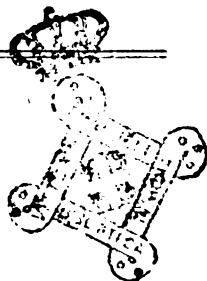
15 APRILE 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(1635) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Regio decreto 25 *marzo* 1920, *n.* 381, *che stabilisce la competenza del nuovo Sottosegretariato di Stato, istituito presso il Ministero dell'industria, commercio e lavoro col Regio decreto* 15 *marzo* 1920, *n.* 305 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto 15 marzo 1920, n. 305, col quale fu istituito presso il Ministero per l'industria, commercio e lavoro e gli approvvigionamenti un secondo posto di sottosegretario di Stato;

Visto il decreto-legge del 21 corrente, n. 304, col quale è stato soppresso il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, e sono state messe alla dipendenza del Ministero dell'industria, commercio e lavoro e degli approvvigionamenti, le direzioni generali della marina mercantile, per l'esercizio della navigazione, dell'aeronautica e dei combustibili;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri del tesoro e dell'industria, commercio, lavoro e degli approvvigionamenti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sottosegretario di Stato presso il Ministero dell'industria, commercio, lavoro e degli approvvigionamenti che copre il nuovo posto di sottosegretario di Stato, istituito col Regio decreto 15 marzo 1920, si occuperà degli affari attinenti alla marina mercantile, alla aeronautica, ai combustibili ed all'esercizio della navigazione:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 aprile 1920, n. 84.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — LUZZATTI — FERRARIS.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

## Ordine di servizio N. 36.

(Vedi ordine di servizio n. 8-1919).

### Piccoli pagamenti a carico della parte ordinaria del bilancio.

Ferme restando tutte le altre norme contenute nell'ordine di servizio n. 8 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 5, del 30 gennaio 1919, si dispone che il limite stabilito dal punto II dell'ordine di servizio medesimo per i piccoli pagamenti a carico della sola parte ordinaria del bilancio (spese complementari escluse) da effettuarsi mediante mod. R. 95-*b*) sia elevato, fino a nuovo avviso, dall'importo di lire cento a quello di lire duemila.

---

## Circolare N. 19.

### Pagamento dei diritti doganali.

(Vedi circolare n. 85-1917).

In conformità al decreto ministeriale in data 6 aprile, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 83 1920, il comma *B*, della circolare n. 85 del 1917 resta modificato come appresso:

« I dazi doganali di entrata possono essere pagati in biglietti di Stato o di Banca con aggiunta dell'aggio fisso del 100 per cento ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Comunicazioni.

### Opera di previdenza a favore del personale.

*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641, *modificata dal decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1918, *n.* 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1920 le seguenti liquidazioni:

| LIQUIDAZIONI | Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge) | | | | Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge). | | Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge). | | Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ad agenti | | a famiglie | | | | | | ad agenti | | a famiglie | |
| | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo |
| Approvate dal 1° gennaio 1920 a tutto il 31 marzo 1920. | 764 | 1.203.950, 05 | 139 | 181.129, 18 | 80 | 27.695 — | 4 | 1.200 — | 5 | 132.99 | — | — |
| Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1919 al 31 dicembre 1919. | 835 | 1.468.104, 81 | 776 | 548.216, 05 | 531 | 189.915 — | 18 | 6.168 — | 20 | 626.42 | 10 | 202.77 |
| Si ha un totale nell'esercizio 1919-1920. | 1599 | 2.672.054, 86 | 915 | 729.345, 23 | 611 | 217.610 — | 22 | 7.368 — | 25 | 759.41 | 10 | 202.77 |

*Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato dopo il* 31 *dicembre* 1919, *le seguenti concessioni*:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI
(Art.. 1, n. 2, lettera *c* della legge).

1) ANGELA e ANTONINO, orfani del fuochista RUSSOTTI Vincenzo (109426): L. 312 annue, con decorrenza 1° settembre 1919.

2) ANNA e MARIA, orfane del guardiano MENGHINI Giuseppe (26493): L. 312 annue con decorrenza 1° dicembre 1919.

3) CARLOTTINA, orfana del cantoniere pensionato TERRANEO Paolo (50988): L. 240 annue con decorrenza 1° gennaio 1920.

4) NICOLA, orfano dell'untore SARANTINI Giuseppe (23525): L. 240 annue con decorrenza 1° marzo 1920.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI
(Art. 1, n. 3, lettera *e della legge*).

1) PROVENZANO Carolina, vedova del conduttore MICELI Giuseppe (143729): L. 300 annue con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1923.

2) CHALIER Teresa, vedova dell'operaio di 3ª categoria PACCHIODO Modesto (159061): L. 300 annue con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1924.

3) TODINI Ida, vedova del cantoniere ANELLA Vincenzo (145051): L. 300 annue con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1927.

4) GIULIVI Maria, vedova del cantoniere SCOCCHETTI Domenico (146199): L. 300 annue con decorrenza 1° ottobre 1919 e fino al 30 settembre 1927.

5) DI ROCCO Maria Assunta, vedova del cantoniere FILIPPI Pietro (180593): L. 300 annue con decorrenza 1° novembre 1919 e fino al 31 ottobre 1929.

6) DI FIORE Giovanna, vedova del deviatore AVALLE Francesco (137210): L. 300 annue con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1925.

7) MINGARELLI Pia e MINGARELLI Emma, sorelle del capo stazione di 3ª classe MINGARELLI Torquato (23702): L. 468 annue vitalizie con decorrenza 1° di[illegible]mbre 1919.

8) PRETELLI Corinna Ade[illegible], vedova dell'applicato PIACENTINI Dino (125528): L. 360 annue con decorrenza 1° settembre 1919 e fino al 31 agosto 1927.

9) ANZELMO Gaetana, vedova del manovale INGEGNIERE Giovanni (158840): L. 300 annue con decorrenza 1° gennaio 1920 e fino al 31 dicembre 1929.

10) ORSI Francesca, vedova del macchinista BERTOLINI Ettore (110458): L. 300 annue con decorrenza 1° gennaio 1920 e fino al 31 dicembre 1929.

11) ROMA Cosima, vedova del cantoniere PECERE Rosario (146727): L. 300 annue con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1928.

12) BUSTI Delfina, vedova del manovratore COPPA Agostino (133770): L. 300 annue con decorrenza 1° febbraio 1920 e fino al 31 gennaio 1928.

13) VALIA Maria, vedova del deviatore CATTANI Orazio (132319): L. 300 annue con decorrenza 1° marzo 1920 e fino al 28 febbraio 1926.

14) BRUNELLI Ida, madre del manovratore DEGLI ESPOSTI detto CASAGRANDE Alfonso (137477): L. 300 annue vitalizie con decorrenza 1° dicembre 1919.

15) SIMONE Adelina, vedova del cantoniere CIANCETTA Ercole (149850): L. 300 annue con decorrenza 1° aprile 1920 e fino al 31 marzo 1930.

16) CETTA Erminia, vedova del manovale LAMBIASE Michele (144080): L. 300 annue con decorrenza 1° aprile 1920 e fino al 31 marzo 1929.

17) POGGIALI Emma, vedova del cantoniere PACCIANI Giuseppe (129763): L. 300 annue con decorrenza 1° luglio 1919 e fino al 30 giugno 1929.

18) GIANNOZZI Rosa, vedova dell'assistente di stazione di 2ª classe ROCCHI Guido (129995): L. 300 annue con decorrenza 1° novembre 1919 e fino al 31 ottobre 1927.

19) SAULLI Anna, vedova dell'operaio di 2ª categoria GASTALDI Pasquale (171432): L. 300 annue con decorrenza 1° dicembre 1919 e fino al 30 novembre 1929.

### 3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE ED ISTRUZIONE (Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1) SPERINDIO, orfano del c. squadra cantonieri COMPAGNONI Guerrino (106829).

2) GINO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe DALLA CASA Girolamo (42005).

3) MARIASSUNTA, orfana del cantoniere SALAMONE Silvestro (118065).

4) SALVATORE, orfano del guardiano CANCEMI Antonino (6140).

5) FRANCESCO, orfano del c. squadra cantonieri CASSARINO Carmelo (6162).

6) GIUSEPPA, orfana del cantoniere MONARI Enrico (178545).

7) MARIA, orfana del guardiano pensionato MENGHINI Giuseppe (26493).

8) BRUNO, orfano del manovale BRESSAN Vito (153705).

9) MADDALENA, orfana dell'operaio di 1ª classe GIOVINALE Giovanni (88634).

10) CARMELA, orfana del manovratore PELUSO Antonio (43808).

11) GILDO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe SACCHELLI Ernesto (103327).

12) VANDA, orfana del fuochista STANZANI Armando (160407).

13) FULVIO, orfano dell'ispettore MOSCONI dott. Pilade (41806).

14) GUGLIELMO, orfano del manovale MARCONI Emanuele (34186).

15) FERNANDA, orfana del macchinista TERZANO Michele (36934).

16) ANTONIO, orfano del guardiano RANELLUCCI Francesco (43842).

17) FRANCESCO, orfano del conduttore PINZELLO Antonino (149575).

18) EDOARDO, orfano dell'operaio di 2ª classe POTA Antonio (78341).

19) CARMELA, orfana dell'usciere di 1ª classe BOTTARO Mario (4132).

20) MARIA, orfana dell'operaio di 1ª categoria NATALE Francesco (89546).

21) LEONILDE, orfana del deviatore DI VIRGILIO Vincenzo (104999).

22) LEONARDO, orfano del capo stazione di 3ª g.° FARINA Umberto (77852).

23) GIORDANO, orfano dell'applicato MAFFEZZOLI Serafino (103948).

24) SIROL, orfano dell'applicato MAGNOLFI Cino (43776).

25) ARMANDO, orfano del guardiano RAMMELLA Venanzio (30137).

26) SANTO orfano del fuochista GIOÈ Antonino (109357).

27) PAOLO, orfano del capo deposito di 3° grado VIOLINI Galileo (81188).

28) MARIO, orfano del deviatore MICONI Enrico (88675).

29) GENNARO, orfano del macchinista GAGLIOTTA Ciro (106106).

30) EDOARDO, orfano dell'ispettore FENDI Adolfo (147, ruolo agg.to).

REVOCHE DI RICOVERI.

1) CIRO, orfano dell'operaio di 1ª classe GIOVINALE Giovanni (88634); (vedi bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

2) GIUSEPPE, orfano del manovratore PELUSO Antonio (43808); (vedi bollettino n. 2 del 9 gennaio 1919).

3) GILDA, orfana dell'assistente di stazione di 2ª classe SACCHELLI Ernesto (103327); (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

4. GIUSTO, orfano dell'usciere di 1ª classe BOTTARO Mario (4132); (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

5) ELENA, orfana dell'operaio di 1ª categoria NATALE Francesco (89546); (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

6) LUIGI, orfano del deviatore DI VIRGILIO Vincenzo (104909); (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

7) LUIGI, orfano del conduttore capo LIGGI Polidoro (34045); (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920).

8) MARIO, orfano del deviatore MULLACE Rocco (68432); (vedi bollettino n. 28 del 10 luglio 1919).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui

venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a SAPRI, il signor NUCCORINI Enrico, capo stazione;

a COMO, il signor DELLA LUNGA Riccardo, capo stazione di 1ª classe;

a Bologna, il signor cav. ing. BIANCHI Ezio, ingegnere capo alla locale Divisione Lavori;

a CAPUA, il signor FUSCO David, capo stazione di 1° grado a Capua;

a ROMA, il signor NUCCORINI Pietro, capo stazione di Roma Trastevere;

a REGGIO C., il signor VACCARI cav. uff. Antonio, segretario principale alla locale Divisione Movimento.

DONAZIONI.

— Dal signor capo compartimento di Napoli è stata versata a favore dell'Opera di previdenza la somma di L. 17.15 a lui fatta pervenire dal segretario del Comitato sezionale di Napoli del Sindacato ferrovieri italiani;

— Dal signor RIETTI Guido, sotto capo stazione a Milano Lambrate, è stata versata a favore dell'Opera di previdenza la somma di L. 250;

— Da alcuni funzionari ed impiegati del Servizio trazione, per onorare la memoria dell'ex ispettore principale cav. Francesco UGENTI, padre della scrivana principale sig.na Concetta addetta a quel Servizio, è stata versata a favore dell'Opera di previdenza la somma di L. 263.50, raccolta con sottoscrizione di cui piace riportare la motivazione:

« Un gruppo di impiegati del Servizio Trazione, convinti che il sistema finora in uso di dimostrare la solidarietà nel dolore in occasione di lutti dei colleghi, sottoscrivendo per una corona di fiori, si risolve in esclusivo vantaggio di estranei, propone di devolvere il ricavato di ciascuna sottoscrizione a favore dell'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato ».

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 17ª | Delegato | **Prina** Alessandro – capo deposito di 2ª classe – Dep. loc. Casale Monferrato. | Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Genova. |
| 35ª | Id. | **Marconi** Francesco – capo sq. manovratori – Staz. Verona P. V | Dimissionario da delegato della 35ª categ. per la circoscrizione di Venezia. |
| 35ª | Deleg. suppl. | **Conforti** Averino – conduttore – Dep. pers. viagg. Cremona | Nominato delegato effettivo per le circoscrizioni di Milano e Venezia. |

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# SENTENZA

**Apparecchi brevettati - Contraffazione - Perizia di revisione - Suoi caratteri - Estremi per la tutela industriale - Utilità e novità dell'apparecchio - Valutazione di tali elementi - Giudizio di fatto.**

*La perizia di revisione che i giudici di merito sono facultizzati dall'art.* 62 *della legge* 30 *ottobre* 1859 *ad ordinare in tutti i casi rappresenta un istituto speciale della materia delle privative e, quale incombente di controllo, presuppone la validità e la sufficienza della prima perizia.*

*Ciò non significa che al magistrato siano vietati, nell'ammettere la perizia di revisione, critiche ed apprezzamenti delibatori sulla prima perizia. Tratterebbesi di apprezzamenti, allo stato degli atti, che la legge stessa non esclude, anzi suppone nel caso che, nessuna delle parti chiedendo la perizia di revisione, il magistrato creda di ordinarla d'ufficio ai sensi dell'ultimo capoverso dell'articolo sovracitato.*

*La invenzione, per meritare il carattere di* industriale, *deve essere capace di un risultamento industriale, sia esso un prodotto, un processo od un effetto utile qualunque, purchè suscettibile di servire alle esigenze dell'industria.*

*La circostanza che un meccanismo determinato risulti dall'impiego o dalla combinazione* tutt'affatto nuova *di mezzi meccanici conosciuti, non può costituire una novità industriale, quando non dia luogo ad alcun risultamento industriale nuovo e non produca un effetto utile diverso dalle precedenti applicazioni.*

CASSAZIONE DI TORINO — Sentenza 2 marzo 1920 (*Presidente* Desenzani; *relatore* Margara; *P. M.* Albini, *c. c.*) — Ditta Merdohler, *ricorrente* contro Ferrovie Stato e Società Officine di Savigliano.

Col secondo mezzo si investe la sentenza nella parte reiettiva dell'istanza che la ditta Werdohler aveva fatto in appello, della

perizia di revisione e si denuncia la violazione dell'art. 62 della legge 30 ottobre 1859, sulle privative industriali e dello art. 1350, n. 3, Cod. civ., in quanto la Corte milanese avrebbe, per respingere l'istanza, riconosciuto il carattere di perizia di revisione a quella ammessa colla precedente sua sentenza 28 novembre 1912 passata in giudicato ed eseguita dagli ing. Ciocca, Rimini e Pestalozza.

Ma la denunciata censura non ha fondamento.

Fuori discussione il concetto legislativo che l'articolo 62, nella limpida espressione del testo, assicuri alla parte un doppio grado di accertamento tecnico, il giudizio della Corte che tale doppio grado siasi esaurito coll'annessione ed esecuzione della sovracennata perizia, si presenta giuridicamente corretto.

Infatti essa, pur rilevando che il suo precedente giudicato, con poca esattezza aveva denominato promiscuamente « nuova perizia » e « perizia di revisione » l'incombente ordinato, e meno opportunamente aveva richiamato, come argomento atto a legittimare la determinazione di ammetterlo, la facoltà che il capoverso dell'art. 62 concede al Tribunale ed alla Corte di appello di ordinare in tutti i casi una perizia, od una revisione di perizia, non mancò tuttavia di porre in essere tutti gli estremi atti a persuadere che l'incombente ammesso era stato considerato allora, e deve considerarsi ora, come una perizia di revisione opponendo vittoriosa risposta a tutte le eccezioni, che la Ditta Werdohler, in disconoscimento del fatto proprio, aveva mosso in contrario, sostenendo che quella perizia non potesse intendersi che quale perizia, in sostituzione ed a complemento della prima.

Si conviene perfettamente nel concetto del ricorso, che la revisione sia istituto speciale alla materia delle privative, e che, quale incombente di controllo, presupponga o non escluda la validità e la sufficienza della prima perizia, ma si deve in pari tempo riconoscere, che a tale concetto si è inspirata l'impugnata sentenza, in un cumulo di rilievi decisivi, tratti dal contenuto del precedente giudicato.

Eccessivo parrebbe invece l'altro concetto, del quale il ricorso traeva ragione dal fatto che la Corte, ammettendo colla sentenza del dicembre 1912 la detta perizia, non risparmiava alcuni apprezzamenti nella prima, affacciando la tesi che colla ammessione

della perizia di revisione siano vietati in tanto al magistrato critiche ed apprezzamenti delibatori sulla prima perizia.

Tale concetto non potrebbe nemmeno essere giustificato dalla necessità di attendere il nuovo incombente che il magistrato è obbligato ad ammettere sulla richiesta della parte.

Il pericolo che gli apprezzamenti e le critiche del giudice possano influire sul giudizio dei revisori non è argomento calcolabile e di peso decisivo.

D'altronde, la richiesta della perizia di revisione suppone che, almeno una delle parti non sia stata soddisfatta dalla prima perizia e l'abbia criticata. E così non è possibile ammettere che la critica, concessa alla parte, sia negata al magistrato, la cui saviezza ed accorgimento sono sempre garenzie di prudenza e di composta sobrietà.

Si tratterebbe poi sempre di un apprezzamento allo stato degli atti, che la legge stessa non esclude, anzi suppone nel caso che, nessuna delle parti chiedendo la perizia di revisione creda il magistrato di ordinarla di ufficio ai sensi dell'ultimo capoverso dell'articolo 62.

È agevole comprendere che il caso è perfettamente identico a quello in cui la perizia di revisione sia richiesta dalla parte, perchè anche in esso, il giudizio finale del magistrato dovrà fondarsi sulle due perizie, quando già per necessità di cose avrà, quanto meno, dovuto manifestare una non completa fiducia nella perizia come motivo per determinarsi ad ordinare d'ufficio la perizia di revisione.

Ad ogni modo, la sentenza ha rilevato che il precedente giudicato, pur attraverso qualche proposizione meno benevola verso il primo elaborato, ebbe il prudenziale riserbo di scrivere « che non s'intendeva punto asserire che i primi periti avessero errato » ed è questa la migliore dimostrazione della ritenuta efficienza di quello stesso primo elaborato come perizia principale cui la successiva doveva servire di controllo, quale perizia di revisione, tale chiamata nel dispositivo, tale considerata dai periti revisori, tale infine segnalata dallo incarico di rivedere il parere dei primi periti, e di rispondere agli stessi precisi quesiti.

Cade in acconcio di aggiungere, che la Ditta Werdohler nella precedente fase della causa aveva rappresentato alla Corte che,

trattandosi di perizia di revisione chiesta in appello, non si potesse far luogo al rinvio della causa davanti al Tribunale, ai sensi dello art. 492.

E la Corte rispondeva nella chiusa della sentenza « appena è « d'uopo avvertire come non regga l'osservazione in proposito fatta « dalla Ditta Merdohler, che, cioè facendosi luogo alla revisione, « debba questa Corte la causa trattenere ».

E così, se, come non è a dubitarsi, l'obbiezione della ditta solo poteva adattarsi all'istanza di una perizia di revisione, non sarà più possibile alcuna esitazione a ritenere colla sentenza denunziata che allora fu chiesta e fu accordata dalla regiudicata la perizia di revisione, e concludere con essa, che non possa e non debba consentirsi il duplicato.

Sia lecita occasione *abrepta* una dichiarazione: il principio che l'art. 62 della legge sulle privative lasci integre le facoltà concesse al magistrato di appello dall'art. 492 C. P. C. meriterebbe l'approvazione del Supremo Collegio, indipendentemente dalla cosa giudicata che lo ha consacrato assicurando in materia tanto delicata il doppio grado di giurisdizione.

Non richiede ulteriore illustrazione la risposta reiettiva del 2° mezzo.

Col 4° e col 5° mezzo che, per la loro struttura e finalità ne costituiscono uno solo, la Ditta ricorrente investe la sentenza nelle due parti in cui ha rispettivamente negato all'apparecchio in esame il carattere della industrialità e quello della novità.

E deduce la violazione degli articoli 270-360, n. 6 C. P. C. in quando la Corte milanese non avrebbe dato ragione sufficiente o adeguata della preferenza accordata al parere dei periti revisori; e successivamente la violazione degli art. 1, 2, 3 della legge 30 ottobre 1859 in relazione all'art. 3 delle disposizioni preliminari, in quanto, anche in base agli accertamenti ritenuti, non si potesse negare alla invenzione il carattere industriale di novità, senza disconoscere i principii ai quali si informano le sovraccennate disposizioni.

Vero tutto quanto i detti periti hanno assodato (così conclude il ricorso), sta sempre che nell'apparecchio Werdohler, che tutti d'accordo i sei periti e la Corte hanno caratterizzato col nome di « tipo o sistema Werdohler » vi è una tal disposizione di conge-

gni per cui è possibile un'opportuna manovra, sia pure per ottenere ciò che i secondi periti, seguìti dalla Corte, dicono inutile, pericoloso, capriccioso, ma che intanto le Ferrovie dello Stato hanno voluto avere e le Officine hanno fabbricato.

Vero ancora, come ritennero i periti e la Corte, che nello apparecchio Werdohler avvi il doppio giunto mobile (innesto) che lo apparecchio Mayer non possiede, sarà ancora vero che si potrà avere un congegno qualunque, ma che non è il congegno di Mayer.

Ma è questo capriccio, ma è questa cosa inutile, che le Ferrovie vollero ed imposero nel capitolato delle Officine, invece di volere e di imporre l'apparecchio più semplice ed anche quindi più economico del Mayer.

Ma tutte queste tesi non possono essere assecondate.

La Corte del merito ha iniziato l'opera sua con largo riassunto del contenuto delle due perizie giudiziali, e col rilievo dei punti conformi e difformi, non senza farsi carico altresì dei risultati della perizia parziale Massarelli e Belluzzo. Fu questa la prima sua cura, esplicata con tale esattezza e precisione, che lo stesso ricorso non si è attentato a contenderle il pregio.

E fu questa opera di avviamento alla successiva opera di critica, compiuta con pari diligenza e nutrita da così ampio corredo di osservazioni e considerazioni da rappresentare completa e suadente ragione della preminenza accordata all'elaborato di revisione. Lo stesso ricorso non seppe concretare altra constatazione, che quella di omesso esame circa il seguente obbietto opposto in sede di merito « che l'apparecchio definito » tipo o dispositivo Werdohler era stato adottato da quasi tutte le ferrovie di Europa e dalle Ferrovie dello Stato; che queste dapprima avrebbero richiesto parecchie forniture alla ditta attrice, e poi avrebbero messo all'appalto precisamente la fornitura di apparecchi portanti il dispositivo Werdohler e di cui la Società di Savigliano (come avevano scritto le Ferrovie nella loro conclusionale) con disperata difesa avrebbe tentato di declinare la paternità.

Sarebbe troppo facile rispondere che la censura trova la sua condanna nella stessa espressione usata a rappresentarla. Il ricorso dà a quell'obbiettivo che lamenta trascurato, la denominazione di « argomentazione », per quanto vi aggiunga la qualifica di impressionante, obliando così che il magistrato non ha l'ob-

bligo di seguire tutti gli argomenti, bastando che esponga gli elementi concreti della ragione del decidere; sovratutto non ponendo mente, che la Corte, arbitra tra i periti, non mancò di rilevare le più estese e profonde indagini nonchè il più ampio controllo di esame e di raffronti compiuti dai revisori e di confutare ad uno ad uno, come essa stessa si espresse con intento di soddisfazione per la compiuta e non inutile fatica, tutti gli appunti che erano stati mossi al loro elaborato.

È massima costante desunta dall'art. 270 C. P. C. che il magistrato soddisfa al precetto della motivazione quando adduce la ragione per la quale fa sue e adotta le conclusioni peritali e nel caso di concorso di perizie difformi, quando esprima la ragione della preferenza; ragione che alla impugnata decisione non è mancata, con manifestazione del concetto proprio, attraente ed assimilante quello dei periti preferiti. Ciò essendo, occorre tener presente, che in linea di fatto la sentenza escluse l'utilità vantata dallo inventore « della possibilità di inclinare le locomotive » in quanto non accada mai tale operazione, e perchè, in ogni caso, l'inclinazione di 3 gradi che si potrebbe ottenere, sarebbe insufficiente a realizzare scopi pratici, come escluse ancora l'utilità del correggere in modo agevole e rapido le obliquità del sollevamento, dimostrando, col motivato parere dei revisori, che la livellazione non sarebbe mai praticamente richiesta, nè tampoco utile, anzi sarebbe pericolosa; come escluse infine l'utilità del secondo risultamento, affacciato dalla Ditta Werdohler, circa la possibilità di sostituire nelle mute dei verricelli, il comando a mano al comando a motore.

Sicchè torna ozioso ed inutile l'invito, rivolto al Collegio di cassazione, di meditare « sul caso imponente dell'adozione dell'apparecchio Werdohler da parte di quasi tutte le ferrovie d'Europa, e della imposizione che le ferrovie d'Italia ne fecero alle Officine di Savigliano nel loro capitolato contrattuale, se proprio esso non presentasse alcuna utilità ».

Del fatto è supremo giudice il magistrato del merito.

E così, accertata incensurabilmente l'inutilità del trovato in relazione a quella che vien chiamata « opportuna manovra », la conclusione di negargli il carattere di industrialità, uno degli estremi indispensabili per la brevettalità, si presenta perfetta-

mente giuridica, essendo concorde insegnamento di dottrina e giurisprudenza, richiamato dalla sentenza, che l'invenzione, per meritare il carattere industriale, deve essere capace di un risultamento industriale, sia esso un prodotto, un processo od un effetto utile qualunque, capace però di servire all'industria.

Non è senza pregio l'argomento, che l'art. 1° della legge chiama invenzione, la scoperta industriale, facendone una espressione sinonima dell'altra.

L'osservazione che il ricorso del carattere industriale debba ricercarsi all'infuori del suo maggiore o minore valore, e indipendentemente dalla possibilità di lucro ricavabile dalla sua effettiva attuazione, è giuridicamente esatta, ma non è giustizia rivolgerla alla impugnata decisione per rimproverarle una confusione di criteri giuridici, rimprovero che dalle considerazioni e dai rilievi di fatto e di diritto sovra svolti, risulta assolutamente immeritato.

Circa l'esclusione del carattere della novità, altro requisito della brevettabilità, basterà ricordare che la Corte accettò, anche con esame proprio dei disegni, l'esattezza della descrizione fatta dai periti revisori tanto dell'apparecchio Werdohler, quanto dell'anteriore apparecchio Von Mayer, riconoscendo con essi che tutte le parti dell'uno erano analoghe o simili a quelle dell'altro, ed inservienti allo stesso scopo « che uguali erano le caratteri- « stiche di entrambi, al punto da ritenere che l'apparecchio Wer- « dohler potesse considerarsi esso stesso una contraffazione del « precedente ».

E se, per escludere la novità, riconobbe e disse indifferente il « doppio giunto mobile », che l'apparecchio Mayer non possiede, ciò si fu perchè ritenne come l'aggiunta od applicazione di esso non offrisse alcun risultamento nuovo « perchè senza scopo speciale o nuovo », ricordando altresì la dimostrazione pratica e matematica che i periti hanno fornito, nel senso che identico fosse il risultamento dell'uno o dell'altro apparecchio; preludio alla conclusione finale, che l'un apparecchio equivalesse all'altro per identità di uso, di scopo e di risultato, e che, pertanto, la semplice aggiunta ad una macchina nota di quel doppio innesto, mezzo notissimo, non conferente alcun nuovo carattere all'appa-

recchio nè per costruzioni, nè per risultato, non potesse considerarsi invenzione brevettabile.

Conchè è manifesto che la Corte dedicò il suo esame all'apparecchio Werdohler nel suo complesso in confronto di quello Mayer, e se in una parte della sentenza lo definì « nuovo impiego di mezzi conosciuti » ed in altra parte « combinazione di mezzi meccanici noti » la larga motivazione permette però di ritenere in entrambe le espressioni l'identico concetto, che è quello sopra riassunto, e che nessuna sottilizzazione può riuscire a scuotere; il concetto cioè, che il meccanismo in esame, risultante dal semplice nuovo impiego di mezzi meccanici conosciuti, non dando luogo a nessun risultamento industriale nuovo o diverso da quanto prima si conosceva, non possa costituire una novità industriale.

Perciò a nessun utile intento può servire la prospettata differenza giuridica, reale e nota, tra il contenuto dell'espressione « nuovo impiego di mezzi conosciuti » ed il contenuto dell'altra « nuova combinazione di mezzi noti » che il ricorso riporta dalla sentenza aggiungendole però l'aggettivo « nuova », innanzi tutto perchè la tesi della sentenza si informa al concetto della prima espressione; in secondo luogo, se è vero che nel concetto della seconda, la novità, stia nel nuovo congegno, e che per dettame di giurisprudenza e dottrina ammesso dallo stesso ricorso, occorre che dalla « nuova combinazione » si ottenga un effetto diverso, perchè la novità sia brevettabile, è altrettanto vero, che anche tale effetto è stato dalla sentenza sovranamente escluso.

In una materia, che lascia larghissimo campo all'apprezzamento, il ritenere che una invenzione racchiuda o meno il carattere industriale o di novità costituisce giudizio di fatto insindacabile.

Per questo motivi rigetta il ricorso.

ANNO XIII - N. 17 — 22 APRILE 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(1788 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:***

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*)

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**

REGIO DECRETO 4 *dicembre* 1919, *n*. 2651, *che approva il regolamento per il corpo della R. guardia per la pubblica sicurezza* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 21 del Nostro decreto 2 ottobre 1919, n. 1790, per l'istituzione del corpo della R. guardia per la pubblica sicurezza;

Sentito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato l'unito testo del regolamento per il corpo della R. guardia per la pubblica sicurezza, visto d'ordine Nostro dal Nostro ministro segretario di Stato, per gli affari dell'interno.

Il presente decreto avrà vigore dal 4 dicembre 1919.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 dicembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE VITO.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale 17 aprile 1920, n. 91.

---

# REGOLAMENTO ORGANICO

## per la esecuzione del decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1790, che istituisce il corpo delle Regie guardie per la pubblica sicurezza.

*Omissis.*

Art. 75.

Gli ufficiali, sottufficiali e guardie del corpo allorchè viaggiano per ragioni di servizio sulle ferrovie dello Stato, secondarie e private, sui piroscafi dello Stato e su quelli delle Società marittime sovvenzionate hanno diritto al viaggio gratuito, presentando: gli ufficiali la tessera personale; ed i militari di truppa il documento di viaggio.

Sarà loro rimborsato il trasporto del bagaglio dal Ministero dell'interno.

Le famiglie degli ufficiali e militari di truppa del corpo hanno lo stesso trattamento di quelle degli ufficiali e sottufficiali del R. esercito.

Il direttore generale della pubblica sicurezza ed il comandante generale del corpo hanno diritto ad uno scompartimento riservato sulle ferrovie.

---

REGIO DECRETO 21 *marzo* 1920, *n.* 408, *contenente norme per la ripartizione delle attività fiscali del primo dodicennio del consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana* (1).

## VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 8 del decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 739;

Sentito il Consiglio di amministrazione del Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 aprile 1920, n. 89.

Art. 1.

Quando il Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana abbia accertato e liquidato tutte le attività e passività inerenti alla gestione del primo dodicennio, il residuo netto costituente le attività finali sarà ripartito fra gli intestatari delle fedi di deposito o loro aventi causa in ragione della quantità di zolfo da ciascuno consegnata al Consorzio e da esso venduta.

Art. 2.

Se per alcune partite del passivo del Consorzio esista contestazione, o comunque non sia presto accertabile il preciso ammontare, potrà egualmente procedersi ad una prima ripartizione, prelevando però dalle attività e accantonando per ciascuna di esse partite una somma corrispondente alla misura massima che si presume dovuta.

Accertate e liquidate che siano tali partite, si farà luogo ad una seconda ripartizione definitiva, tenendo conto anche di eventuali sopravvenienze attive.

Art. 3.

Per determinare il residuo netto da ripartirsi in base al criterio stabilito nell'art. 1 del presente decreto, saranno prelevati dalle attività finali per essere distribuiti agli aventi diritto:

1° l'ammontare delle detrazioni fatte, in base all'art. 5 del R. decreto 5 agosto 1907, n. 604, sul ricavato dalla vendita degli zolfi relativi alle fedi di deposito emesse dal 1° agosto 1907 al 5 aprile 1909;

2° l'importo dei noli ferroviari rimborsati dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in virtù dell'art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333, per gli zolfi relativi alle fedi di deposito emesse dal 1° agosto 1906 al 5 dicembre 1909.

Tale importo sarà ripartito in misura proporzionale alle spese di trasporto annotate sulle fedi di deposito, con le stesse norme stabilite dall'art. 2 del R. decreto 23 novembre 1911, n. 1290, e già ap-

plicate relativamente agli zolfi consegnati al Consorzio per la vendita dal 6 dicembre 1909 in poi.

Art. 4.

Allo stesso effetto della determinazione del residuo netto, le somme percepite in più sul ricavato delle vendite dai consorziati del primo esercizio 1906-1907, in conseguenza dell'applicazione dell'articolo 2 del R. decreto 29 novembre 1906, n. 612, saranno riportate nel loro complessivo ammontare alla massa delle attività.

Le somme percepite in più dai singoli consorziati del primo esercizio saranno poste a loro debito e dedotte dalle quote loro spettanti nella ripartizione delle attività finali nette e nella distribuzione del prelevamento di cui all'articolo precedente, riflettente il rimborso dei noli ferroviari.

Art. 5.

I venditori degli zolfi di cui nella seconda parte dell'art. 6 della legge 15 luglio 1906, n. 333, non partecipano alla divisione delle attività finali.

Tuttavia a coloro fra essi, ai quali in luogo del pronto pagamento della merce all'atto della consegna vennero rilasciate fedi di deposito, sarà corrisposto sulle somme rappresentate dal prezzo netto dei loro zolfi un interesse eguale a quello sui depositi in conto corrente del Consorzio presso il Banco di Sicilia.

L'interesse, nella predetta misura, sarà calcolato per il tratto di tempo interceduto fra il giorno del rilascio della fede di deposito e quello della relativa estinzione.

Anche tali somme saranno prelevate dalle attività, prima di procedere alla ripartizione di cui all'art. 1.

Art. 6.

Gli stati di ripartizione dovranno essere approvati dal Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, e subito dopo l'approvazione saranno depositati presso il tribunale civile di Palermo.

Di tale deposito sarà data notizia nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, a cura del Consorzio.

Entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* gli interessati potranno proporre i loro reclami avanti il Collegio degli arbitri, di cui all'art. 15 della legge 30 giugno 1910, n. 361.

Decorso il termine predetto, senza che siano stati proposti reclami, gli stati di ripartizione s'intenderanno approvati da tutti gli interessati e nessuno potrà più esercitare azioni contro il Consorzio per l'accertamento o il recupero di crediti che non siano inclusi o espressamente riservati negli stati di ripartizione.

Art. 7.

Alla compilazione degli stati di ripartizione e alla distribuzione delle rispettive quote fra gli aventi diritto provvederà l'amministrazione del Consorzio, in conformità alle norme contenute nel presente decreto.

Per far fronte alle spese relative è istituito un fondo speciale di lire centomila da prelevarsi dall'ammontare delle attività finali.

Compiute tutte le operazioni, l'eventuale avanzo sarà erogato nei modi che verranno stabiliti con deliberazione del Consiglio di amministrazione del Consorzio, da approvarsi dal Comitato dei delegati.

Art. 8.

Le somme dovute dal Consorzio secondo gli stati di ripartizione, non riscosse entro il termine di due anni dall'approvazione definitiva degli stati stessi, saranno depositate nella cassa dei depositi e prestiti, unitamente all'elenco nominativo degli aventi diritto.

**Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'talia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.**

Dato a Roma, addì 21 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

FERRARIS.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

REGIO DECRETO 1 *aprile* 1920, *che nomina la Commissione incaricata di proporre i criteri e le norme per la sistemazione del personale del soppresso Ministero dei trasporti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 11 del R. decreto 21 marzo 1920, n. 304;

Sulla proposta del ministro dell'industria, commercio e lavoro e della marina mercantile, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La Commissione incaricata di proporre i criteri e le norme per la sistemazione del personale del soppresso Ministero trasporti è così composta :

BARONE gr. uff. avv. Domenico, consigliere di Stato, *presidente;*

MAZZOCCOLO gr. uff. avv. Enrico, consigliere della Corte dei conti, *membro;*

BRIGANTE cav. uff. avv. Saverio, consigliere di Corte d'appello, *membro;*

Eserciterà le funzioni di segretario il cancelliere sig. cav. Remo Augusto ROCCHETTI.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

FERRARIS — DE NAVA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1920, n. 87.

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *aprile* 1920, *n.* 403, *contenente disposizioni circa la limitazione dei consumi alimentari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il nostro decreto 4 marzo 1920, n. 217;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio, il lavoro, gli approvvigionamenti ed i consumi alimentari, di concerto con il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e con il ministro per la giustizia e per gli affari di culto;

**Abbiamo decretato e decretiamo:**

Art. 1.

È reso obbligatorio a decorrere dal 1° maggio 1920 in tutti i Comuni del Regno il razionamento del pane, della pasta, del riso, del granturco e dello zucchero.

Spetta alle autorità comunali di stabilire le modalità del razionamento, adottando, secondo le esigenze locali, la tessera, il buono o libretto di famiglia o qualsiasi altro sistema atto ad assicurare l'equa distribuzione dei generi razionati. Il provvedimento relativo deve essere comunicato al prefetto.

Art. 2.

Per l'acquisto dei generi di cui all'articolo precedente, i consumatori dovranno prenotarsi presso una determinata rivendita.

A ciascuna azienda di rivendita l'assegnazione di ogni singola

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1920, n. 86.

derrata è fatta in ragione delle dette prenotazioni e sottoposta a revisione mensile in base alle razioni effettivamente somministrate.

Ciascuna rivendita è obbligata a tenere esatto conto delle merci razionate assegnatele per la distribuzione in relazione alle quantità effettivamente vendute ai consumatori prenotati e dovrà avvertire il Comune alla fine di ciascun mese delle eventuali eccedenze verificatesi.

L'autorità comunale ha in ogni momento facoltà di accertare le giacenze dei singoli spacci, controllandole con le quantità effettivamente consegnate e vendute.

Agli alberghi, restaurants, trattorie, pensioni, ecc., l'assegnazione delle derrate razionate è fatta in base alle prenotazioni dei clienti fissi e con speciali assegnazioni per i consumatori fluttuanti.

## Art. 3.

Tutti i locali aperti al pubblico in cui si somministrano cibi o bevande debbono chiudersi non più tardi delle ore 23. E' fatta eccezione per i restaurants delle stazioni ferroviarie, i quali possono rimanere aperti fino ad un'ora dopo l'arrivo dell'ultimo treno, con servizio limitato, dopo le ore 23, ai soli viaggiatori.

Parimenti alle ore 23 debbono chiudersi i locali che sono sede di circoli, società, clubs o comunque servono per riunire di soci di qualunque associazione, esclusi i locali adibiti a scopi asclusivamente educativi, istruttivi o politici.

## Art. 4.

E' vietato in ogni pubblico esercizio di preparare e di comprendere nella lista più di cinque vivande, per ciascun pasto, esclusi gli antipasti, le verdure, le uova, i formaggi e le frutta.

Nei pasti sia prezzo fisso che alla carta, è vietato somministrare più di tre vivande, fra le quali non devono ritenersi comprese le verdure e le frutta.

Tra le dette tre vivande potrà comprendersi un solo piatto di carne, intendendosi come carne tutti prodotti freschi, o in qualunque modo conservati o preparati, della macellazione di bovini, bu-

falini, caprini, ovini, suini, equini, conigli, volatili da cortile, cacciagione e selvaggina. Oltre tale piatto di carne è permessa, nei limiti dei tre piatti di cui sopra, la carne salata ed insaccata, esclusi però sempre i cotechini, gli zamponi e le salsiccie.

E' fatto obbligo ai proprietari o conduttori dei pubblici esercizi di presentare giornalmente per il visto alla competente autorità di pubblica sicurezza una copia della lista delle vivande stabilite per i pasti del giorno.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili anche alle mense, annesse ai circoli, clubs, società, vetture ristoranti, ecc.

Art. 5.

Nei giorni di giovedì e venerdì è vietato vendere al pubblico e consumare nei pubblici esercizi carni bovine, bufaline, ovine, caprine, suine, equine, fresche o congelate, conservate crude o cotte, o in scatole.

Sono eccettuate dai divieti di cui al precedente comma le frattaglie di qualsiasi specie, la cacciagione, la selvaggina, i volatili da cortile e le carni salate ed insaccate, esclusi gli zamponi, i cotechini e le salciccie.

Possono solamente vendersi al pubblico nei giorni di divieto, ma non consumarsi nei pubblici esercizi, le carni provenienti da macellazioni di necessità per le cause indicate nel regolamento generale sanitario approvato con R. decreto 3 febbraio 1901, n. 95, e quelle destinate alla alimentazione degli ammalati, con le modalità che saranno stabilite dai prefetti.

Art. 6.

I contravventori alle disposizioni del presente decreto sono puniti a norma dei decreti luogotenenziali 6 maggio 1917, n. 740, e 18 aprile 1918, n. 497.

Art. 7.

Il presente decreto, che sostituisce il R. decreto 4 marzo 1920, n. 217, andrà in vigore dal giorno successivo alla sua pubblica-

zione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — FERRARIS — MORTARA.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 8 *aprile* 1920, *n.* 410, *che aumenta alcune tariffe di trasporti sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159;

Visto l'ultimo capoverso dell'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1918, n. 728;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale 15 aprile 1920, n. 89.

Art. 1.

I prezzi risultanti dall'applicazione degli articoli 1, 3 e 11 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159, sono aumentati come segue, con arrotondamento ai 5 centesimi superiori;

*a*) per i biglietti di corsa semplice o di doppia corsa e per i biglietti settimanali e festivi di cui la tariffa interna *D* della Sicilia:

del 18.1818 per cento per la 1ª classe;

del 20 per cento per 2ª classe;

del 25 per cento per la 3ª classe;

*b*) per i biglietti di abbonamento:

del 17-3913 per cento per la 1ª classe;

del 19.0476 per cento per la 2ª classe;

del 22.2222 per cento per la 3ª classe;

*c*) per tutti i trasporti di cui al capo III delle tariffe e condizioni (bagagli, cani, ecc.) del 27-2727 per cento;

*d*) per tutti i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, salvo le merci di cui al 2° comma del seguente articolo, nonchè per i trasporti militari e per i diritti accessori di qualsivoglia genere; del 40 per cento.

Art. 2.

E' soppresso l'art. 2 del R. decreto 2159 del 9 ottobre 1919. Gli aumenti stabiliti dall'art. 1 del detto decreto e quelli previsti dall'art. 1 del presente decreto si applicano anche ai trasporti di cui all'art. 2 del citato R. decreto 2159.

Però l'aumento di tariffa è limitato alla misura risultante dall'art. 1 *d*) del R. decreto 2159 del 9 ottobre 1919 per le merci di cui appresso:

Acqua dolce o comune; agli; agrumi; avena; bestiame minuto macellato; burro; castagne; cipolle; conserva di pomodoro; formaggio; frutta fresche e secche (esclusa l'uva); latte; legumi freschi e secchi; olii e grassi mangerecci (esclusi quelli medicinali); ortaglie fresche; orzo comune e perlato; paste da vermicellaio; patate; pesci freschi; secchi, affumicati o comunque preparati; riso e risone, uova di pollame; giornali.

Art. 3.

Il diritto speciale istituito con l'art. 5 del R. decreto 2159 del 9 ottobre 1919 è soppresso.

Art. 4.

I biglietti relativi a viaggi iniziati sulle linee delle ferrovie dello Stato, secondo l'orario dei treni, entro il periodo dalle ore 3 alle 24 della domenica, che si compiono entro il periodo stesso, sono soggetti all'aumento del 20 per cento sul prezzo di trasporto, compreso il diritto speciale, risultante, dall'art. 1.

Anche i viaggiatori che, fruendo del diritto di fermate intermedie, effettuano parte del viaggio nei limiti di tempo sopra indicati, sono soggetti al detto supplemento calcolato sulla tariffa ordinaria, compreso il diritto speciale, per il percorso compiuto entro i limiti stessi.

Art. 5.

Fermo il disposto del punto IV, lettera *o*) del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, nei treni della domenica non possono essere riservati scompartimenti, sia a pagamento, sia per concessione gratuita.

Art. 6.

Anche per gli aumenti risultanti dal presente decreto resta fermo il disposto dell'art. 12 del R. decreto 2159 del 9 ottobre 1919.

Art. 7.

Sono soggetti ai prezzi risultanti dall'applicazione del presente decreto anche i trasporti eseguiti in base ai servizi cumulativi ferroviari marittimi.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 16 aprile 1920 per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e dalle date che

saranno fissate dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato per i trasporti in servizio ferroviario-marittimo e per quelli in servizio cumulativo internazionale.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI — FALCIONI — FERRARIS.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

DECRETI MINISTERIALI 3 *e* 31 *gennaio* 1920 *relativi alla nomina della Commissione di cui al Regio decreto legge* 27 *novembre* 1919, *n*. 2321.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visti gli articoli 1 e 2 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2321, che istituisce una Commissione con l'incarico di accertare le condizioni di servizio ferroviario e militare di cui ai R. decreti 2 settembre 1919, n. 1588 e 1631 e di eseguire e di applicare tutte le dispisizioni contenute nei decreti stessi, nonchè di determinare eccezionalmente le iscrizioni di avventizi sistemabili nei diversi ruoli del personale di 2ª categoria degli uffici nel grado transitorio 12° (aiutante applicato);

DECRETA:

Art. 1.

La Commissione istituita col decreto-legge 27 novembre 1919 n. 2321, è così composta:

On. ing. Edmondo SANJUST di Teulada, sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, *presidente;*

PANNUNZIO comm. dott. Giuseppe, consigliere di Stato, consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, *membro;*

FERMI cav. uff. Alberto, ispettore capo delle ferrovie dello Stato, *membro;*

CARONES cav. uff. ing. Filippo, ispettore capo delle ferrovie dello Stato, *membro;*

MANGANELLI cav. avv. Giuseppe, avvocato delle ferrovie dello Stato, *membro;*

LA CORTE cav. Rodolfo, colonnello di stato maggiore (in rappresentanza del Ministero della guerra), *membro;*

VITALI cav. Vitichindo, segretario di 1ª classe delle ferrovie dello Stato, ex combattente, *membro;*

MANCINI Attilio, segretario di 1ª cliasse delle ferrovie dello Stato, *membro;*

LOQUENZI cav. Giuseppe, segretario di 2ª classe delle ferrovie dello Stato, *membro;*

BARTOLUCCI *Luigi*, applicato delle ferrovie dello Stato, ex combattente, *membro;*

TRONTI Leone, applicato delle ferrovie dello Stato, ex combattente, *membro;*

MORONI Galdino, aiutante applicato avventizio delle ferrovie dello Stato, *membro;*

BELARDINELLI Fortunato, aiutante applicato avventizio delle ferrovie dello Stato, *membro;*

BERTONI Maria, scrivana avventizia delle ferrovie dello Stato, *membro;*

AGOSTINI Alfredo, aiutante applicato avventizio delle ferrovie dello Stato, *membro;*

ALTIERI Remo, operaio avventizio delle ferrovie dello Stato, *membro.*

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato metterà a disposizione il personale occorrente per gli uffici di segreteria.

Art. 2.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato entro il 10 gennaio 1920 trasmetterà al Presidente della commissione di cui all'articolo precedente l'elenco degli avventizi di cui al R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, eventualmente riassunti in servizio e le domande di coloro pei quali non sia stata ancora presa decisione, oppure sia intervenuta decisione contraria.

Le singole domande dovranno essere corredate dagli elementi raccolti dagli uffici interessati e di un breve promemoria da cui risulti lo stato della pratica.

Art. 3.

La Commissione seguirà nella istruttoria delle pratiche l'ordine di precedenza indicato nell'art. 2 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588 e potrà direttamente richiedere alle Autorità ferroviarie e militari maggiori notizie e servirsi di qualsiasi altro mezzo d'indagine per stabilire la posizione di ciascuno aspirante. Definite le condizioni individuali degli aspiranti, la Commissione determinerà per ciascuno di essi, se e a quale categoria di avventizi sistemabili debbono essere assegnati e disporrà per l'assunzione.

Art. 4.

Per l'accertamento di tutte le condizioni, di cui al R. decreto 2 settembre 1919, n. 1631, la Direzione generale delle ferrovie dello

Stato sottoporrà all'esame della Commissione i casi in cui per la mancanza di dichiarazioni da parte dell'Autorità militare o per insufficienza degli elementi da questa forniti, non sia riuscito possibile stabilire la posizione degli agenti reduci dal servizio militare.

La Commissione completerà gli accertamenti e deciderà sui singoli casi dandone comunicazione alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Per la esecuzione delle disposizioni contenute nell'art. 2 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2321 l'amministrazione delle ferrovie dello Stato segnalerà alla Commissione il numero degli Aiutanti applicati che per esigenze di servizio occorresse assegnare ai diversi uffici e trasmetterà appositi elenchi di avventizi sistemabili (compresi quelli che eventualmente fossero già risultati fisicamente non idonei soltanto per il servizio delle stazioni), che hanno prestato servizio negli uffici stessi con tutte le indicazioni relative alle mansioni disimpegnate ed alla durata di esse.

La Commissione determinerà quali avventizi dovranno assegnarsi ai diversi uffici ed in quali ruoli essi dovranno essere iscritti con la qualifica transitoria di Aiutante applicato.

Art. 6.

I membri compresi nei numeri dall'1 al 4 dell'art. 1 interverranno a tutte le sedute, il rappresentante del Ministero della guerra ed i membri ex combattenti intereverranno alle sedute nelle quali si discutono gli interessi degli agenti di ruolo reduci di guerra: i membri appartenenti al personale avventizio delle ferrovie dello Stato interverranno alle sedute nelle quali si discutono gli interessi degli avventizi da sistemare.

Tutte le decisioni della Commissione saranno prese a maggioranza di voti.

Roma, 3 gennaio 1920.

DE VITO.

## IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto l'art. 1 del decreto ministeriale in data 3 gennaio 1920, relativo alla costituzione della Commissione istituita con R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2321;

DECRETA:

Articolo unico.

Ai membri della Commissione costituita con l'art. 1 del decreto ministeriale in data 3 gennaio 1920, sono da aggiungersi i signori:

1) STERN cav. ing. Ludovico, ispettore capo delle ferrovie dello Stato;

2) GROCCHI Tommaso, segretario di 2ª classe delle ferrovie dello Stato, ex combattente;

3) CIRELLA geom. Francesco, disegnatore avventizio delle ferrovie dello Stato.

e da sostituire il signor

BARTOLUCCI Luigi, applicato delle ferrovie dello Stato
col signor

ALTOBELLI Umberto, operaio delle ferrovie dello Stato.

La Commissione stessa rimane così composta di un Presidente e 18 membri.

Dato a Roma, il 31 gennaio 1920.

DE VITO.

DECRETO MINISTERIALE 13 *aprile* 1920, *relativo alla sostituzione di due rappresentanti del Ministero per l'industria, commercio e lavoro, nel Consiglio generale del traffico*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del R. decreto n. 728, del 28 giugno 1912;

Su designazione del Ministro per l'industria, commercio e lavoro;

DECRETA:

I signori comm. ing. Emilio VENEZIAN, ispettore generale del commercio interno e dell'insegnamento commerciale, e comm. ing. Gomberto VEROI ispettore generale reggente la direzione della politica economica e del commercio estero, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti del Ministero suddetto, in sostituzione dei signori gr. uff. Vincenzo GIUFFRIDA e comm. prof. Carlo DRAGONI.

Roma, addì 13 aprile 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

ORDINANZA 10 *aprile* 1920, *del Sottosegretariato di Stato per la marina mercantile, l'aeronautica ed i combustibili, che vieta il riscaldamento con qualsiasi sistema degli edifici pubblici e privati* (1).

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO
PER LA MARINA MERCANTILE, L'AERONAUTICA ED I COMBUSTIBILI.

Considerata la necessità di limitare il consumo dei combustibili;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 aprile 1920, n. 88.

ORDINA:

A datare dal 12 aprile e sino a tutto ottobre, è vietato il riscaldamento, con qualsiasi sistema, degli edifici pubblici e privati, eccettuati gli ospedali ed i luoghi di cura e le private abitazioni, nelle quali trovinsi infermi.

I contravventori saranno puniti a norma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215.

I signori prefetti del Regno sono incaricati della esecuzione della presente ordinanza.

Roma, 10 aprile 1920.

PERRONE.

---

## Ordine di servizio N. 37.

### Modificazione nella circoscrizione dei riparti Movimento del Compartimento di Venezia.

In seguito alla modificazione nella circoscrizione del Compartimento di Venezia, notificata coll'Appendice n. 2 all'ordine generale n. 1/1919, i riparti di Movimento della Divisione di Venezia, a partire dal 28 aprile rimangono costituiti come appresso:

SOVRAINTENDENZA — *Venezia.*

Sovraintendenza della stazione di Venezia Marittima.

1° RIPARTO — *Verona.*

— Verona P. V. (*i*) — Ala (*e*),

2° RIPARTO — *Venezia.*

— Verona P. V. (*e*) — Padova (*i*) — Mestre (*i*) — Venezia S. L. (*i*) (compresi i quadrivi Gazzera e Catene).

3° RIPARTO — *Castrelfranco Veneto.*

— Dopio Bivio Bacchiglione (*e*) — Cittadella (*i*) — Castelfranco (*i*) — Treviso P. C. (*e*); Cittadella — Padova (*e*); Bassano — Castelfranco — Quadrivio Catene (*e*); Montebelluna (*e*) — Castelfranco — Camposampiero; Vicenza (*e*) — Schio.

4° RIPARTO — *Treviso.*

— Quadrivio Gazzera (*e*) — Treviso (*i*) — Casarsa (*i*)— Gemona (*e*).

5° RIPARTO — *Belluno.*

— Treviso (*e*) — Calalzo Pieve di Cadore (*i*); Montebelluna — Susegana (*e*).

6° RIPARTO — *Portogruaro.*

— Quadrivio Gazzera (*e*) — Portogruaro (*i*) — Casarsa (*e*); Treviso (*e*) — Portogruaro; Motta di Livenza (*i*) — S. Vito al Tagliamento.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

# Ordine di servizio N. 38.

## Estensione del servizio merci nella stazione di Ronta.

(Vedi ordini di servizio n. 286 e 343 del 1909).

A datare dal giorno 1° maggio 1920 la stazione di Ronta, sulla linea Faenza-Firenze, attualmente abilitata ai trasporti in collettame a grande velocità e a piccola velocità composti di colli non superanti i Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione, viene ammessa ai trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria senza alcuna limitazione, nonchè di veicoli e di bestiame.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 13, di fronte al nome della stazione di Ronta si dovrà depennare la indicazione L O - a, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 50, di fronte al nome della stazione di Ronta si dovrà nelle colonne 8 e 10 depennare il richiamo (2) ed aggiungere nelle colonne 9, 11 e 12 rispettivamente le lettere A, V, B.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. Crova.

## Ordine di servizio N. 39.

### Impiego del materiale da merci e limitazioni nei trasporti.

In applicazione del Regio decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280, pubblicato nella parte prima del *Bollettino ufficiale* n. 14 del 1° aprile 1920, si stabilisce quanto segue:

1° I trasporti militari, cioè i trasporti effettuati in base al « Regolamento pei trasporti militari sulle Ferrovie » hanno di massima la precedenza sui trasporti privati della stessa categoria di merce.

Hanno però la precedenza assoluta sui trasporti privati, i trasporti militari disposti con ordine di movimento diramato dall'*Ufficio ferroviario presso il Comando del Corpo di Stato Maggiore*.

2° Lo speditore che non inizi il carico nei termini stabiliti, dovrà essere assoggettato al pagamento di una penalità straordinaria di L. 50 per ciascun carro lasciato inutilizzato, e ciò indipendentemente dall'eventuale pagamento delle tasse di cui all'ultimo capoverso dell'art. 106 delle tariffe e dalla perdita della caparra o dal versamento di una somma corrispondente.

Per miglior norma delle stazioni, si indicano i casi che possono verificarsi:

*Primo caso.* — Il carico non viene iniziato nel termine prescritto e il carro è utilizzato altrimenti dall'Amministrazione: il richiedente deve pagare L. 50 di penalità;

*Secondo caso.* — Lo speditore inizia il carico, ma non lo ultima, entro il termine stabilito: sono da esigersi le tasse di sosta computate per tutto il tempo trascorso dalla scadenza del termine stabilito per il carico fino al compimento del medesimo, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza e calcolate sino dal primo giorno sul peso che risulterà a carico compiuto, tenuto conto della tassa minima per carro, se del caso;

*Terzo caso.* — Lo speditore, pur non iniziando il carico nel termine stabilito, chiede ed ottiene che il carro sia tuttavia, eccezionalmente, lasciato a sua disposizione: sono da esigersi la penalità di L. 50, la tassa di L. 10 per il primo giorno dopo scaduto il termine per il carico e di L. 20 per ogni giorno successivo fino al momento in cui viene iniziato il carico; da tale momento e fino a carico ultimato sono dovute le tasse di sosta, calcolate come sopra.

Qualora il carico non venga iniziato nel termine stabilito, il carro dovrà essere utilizzato altrimenti od inviato in concentramento o per ripartizione, secondo gli ordini degli uffici competenti.

Soltanto i carri Poz, bilici, equipaggi, scuderia e serbatoi potranno — se gli speditori ne fanno tempestiva, esplicita richiesta — essere lasciati a disposizione dei medesimi per il carico, anche dopo scaduto il termine stabilito.

Le stazioni dovranno però, volta per volta, chiedere in via telegrafica l'autorizzazione alla propria Divisione movimento e traffico o Delegazione esercizio.

In tutti i casi su indicati, il richiedente incorre nella perdita della caparra o nel pagamento di un'uguale somma, qualora la stazione sia esonerata dall'esigere il preventivo deposito per richiesta carri.

Ad evitare che gli speditori eludano l'applicazione della suindicata penalità straordinaria di L. 50, avvertesi che l'*inizio* del carico deve essere *effettivo* e non soltanto fittizio, come sarebbe l'occupazione del carro con qualche cesta, sacco o cassa.

3° Continuano ad aver vigore i provvedimenti di cui in appresso:

*a)* quintuplicazione, dopo i primi due giorni di giacenza, delle tasse di nolo pei carri sostanti negli stabilimenti raccordati e dei diritti di deposito, sosta e magazzinaggio per i bagagli, le merci, i veicoli, il bestiame, ecc. (*O. S.* 318-1915, 20-1918 e *Bollettino commerciale* n. 27-1919);

*b)* aumento dei termini di resa nella misura di tre giorni

per ogni 250 km. incominciati pei trasporti a grande velocità, per ogni 225 km. incominciati pei trasporti a piccola velocità accelerata e per ogni 125 km. incominciati pei trasporti a piccola velocità ordinaria (*O. S.* 19-1919);

*c*) carico in carri aperti con o senza copertone di merci che, a norma di tariffa, andrebbero caricate in carri chiusi o in carri aperti con copertone (*O. S.* 327-1915 e 70-1918);

*d*) divieto di fornire copertoni a nolo (*O. S.* 327-1915);

*e*) riduzione del termine utile di ritiro dei trasporti ed eventuale scarico d'ufficio delle merci, a spese, rischio e pericolo delle parti, senza obbligo per l'Amministrazione ferroviaria di porle al riparo e di curarne la custodia, quando i destinatari non effettuino lo scarico nei termini stabiliti (comma *O* art. 117 tariffe e *O. S.* 301-1915);

*f*) irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per qualunque caso di ritardo delle spedizioni a bagaglio, fermo restando che l'avente diritto può considerarle perdute se la riconsegna non avvenga entro trenta giorni dalla data in cui avrebbero dovuto giungere a destinazione (*O. S.* 19-1919);

*g*) riduzione a tre mesi del periodo di giacenza delle merci, precedente il diritto alla loro vendita, in tutti quei casi, in cui, per l'art. 112 delle tariffe, è stabilito un periodo di mesi sei (*O. S.* 48-1917);

*h*) anticipazione o ritardo nell'eseguimento delle prescritte visite e prove del materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari (R. D. 25 giugno 1915, n. 369, riprodotto nell'*O. G.* n. 5-1915).

4° A partire dal 1° maggio c. a. viene ripristinato il divieto delle rispedizioni e dei cambiamenti di destinazione dei trasporti da stazoni interne. Per quanto riguarda i transiti di confine, continuano a valere, fino a nuovo avviso, le disposizioni in vigore.

Il divieto di cui sopra non riguarda il ritorno agli speditori dei trasporti giacenti per rifiuto o per altro motivo, in base al disposto dell'art. 112 delle tariffe.

Le Divisioni movimento e traffico e le Delegazioni esercizio restano autorizzate a consentire, volta per volta, deroghe al divieto di cui sopra in casi eccezionali in cui la rispedizione od il cam-

biamento di destinazione siano giustificati da speciali esigenze e purchè non abbiano per effetto di eludere sospensioni o limitazioni nell'accettazione dei trasporti, anche in riguardo alla distanza massima cui i trasporti stessi possono eseguirsi, a norma del successivo punto 5°.

Le eventuali deroghe di carattere continuativo saranno autorizzate dal Servizio movimento e traffico.

5° Pure in applicazione del R. decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280, a partire dal 1° maggio c. a., dovranno essere osservate le disposizioni seguenti:

*a*) non sono da accettarsi trasporti per ferrovia da una località marittima per altra località di mare, in tutti i casi in cui fra le due località esista un servizio di navigazione.

Il provvedimento è da applicarsi anche dagli scali marittimi non compresi nell'allegato 8 alle tariffe

*b*) pei trasporti che, a norma del D. L. 6 febbraio 1919, n. 110, l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata, a suo insindacabile giudizio, ad inoltrare via mare, le Divisioni movimento e traffico interessante impartiranno le necessarie istruzioni alle dipendenti stazioni nei riguardi delle merci da accettare, avvertendo che non devono essere accettati trasporti il cui imballaggio non è conforme a quello normalmente impiegato per le merci che vengono inoltrate con mezzi marittimi;

*c*) non devono accettarsi spedizioni di merci e bestiame per distanze inferiori a 20 Km. fra la stazione di partenza e quella di arrivo definitivo;

*d*) i trasporti a piccola velocità delle merci elencate nell'allegato A al presente Ordine di servizio, salve le eccezioni ivi contemplate ed esclusi quelli che vengono inoltrati via mare a sensi del precedente punto *b*), non possono essere effettuati per distanze maggiori di 300 km. dalla stazione di partenza a quella di definitiva destinazione, compreso, per i trasporti in servizio cumulativo italiano, il percorso sulle altre ferrovie.

Per le spedizioni in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e coi laghi e per quelle in servizio di corrispondenza, il massimo di 300 Km. riguarda il solo percorso sulle ferrovie dello Stato;

*e*) i trasporti di carbone fossile provenienti oltre mare

possono essere accettati soltanto per la circoscrizione assegnata a ciascun porto, quale risulta dall'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Le eventuali eccezioni saranno autorizzate esclusivamente dalla Direzione generale dei combustibili, d'intesa col Servizio movimento e traffico. Gli estremi delle autorizzazioni relative devono essere riportati sul documento di trasporto e sul registro spedizioni;

*f)* la distanza massima pei trasporti di cui al punto 5° sub *d)* ed il limite di circoscrizione di ciascun porto pei trasporti di carbone fossile non possono essere superati, nè con successive rispedizioni nello stesso carro, nè con effettuazione di nuove spedizioni dopo di aver svincolato ed asportato il trasporto dalla stazione destinataria, ricordando che, giusta il secondo alinea del comma *c)* dall'art. 1 del Decreto luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 901, ai contravventori ed a coloro che con qualsiasi mezzo eludono questa disposizione, saranno applicabili le sanzioni dell'art. 1° del Decreto luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1288;

*g)* nei casi di giacenze di trasporti a carro completo od in collettame le stazioni faranno senza ritardo le necessarie notifiche e sollecitazioni agli aventi diritto.

Le Divisioni movimento e traffico e le Delegazioni esercizio stabiliranno, per ciascuna stazione, il termine massimo entro il quale dovrà aver luogo il ritiro dei trasporti. Tale termine dovrà essere notificato al pubblico con avviso esposto agli uffici svincoli negli atrî e nei punti più adatti degli scali merci.

Verificandosi giacenze superiori a detto termine massimo, le stazioni ne informeranno d'urgenza la propria Divisione movimento e traffico o Delegazione esercizio, la quale, tenuto conto della situazione dello scalo e di ogni altra circostanza, disporrà per lo scarico d'ufficio delle merci eventualmente ancora giacenti nei carri e per il deposito a terra, nei magazzini ferroviari od in magazzini privati, anche fuori dell'ambito della stazione, notificando all'avente diritto le maggiori tasse e spese gravanti o che verranno a gravare sui trasporti.

Anche in tali casi lo scarico, il deposito e la custodia delle merci hanno luogo a spese, rischio e pericolo dell'avente diritto,

giusta quanto stabilito dal punto 3° sub *e*) del presente ordine di servizio.

Resta ferma in ogni caso l'applicazione dell'art. 112 delle tariffe circa la immediata vendita delle merci facili a deperire o ad essere danneggiate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

**Elenco delle merci il cui trasporto viene limitato nel percorso.**

1. Carbone di torba o di lignite (torba o lignite carbonizzate) anche agglomerato in formelle.
2. Carbone vegetale (1).
3. Carbonella di legna o brace.
4. Carube.
5. Carta stampata, scritta o d'ogni altra sorta non atta che al macero (2).
6. Cartoni non atti che al macero.
7. Crusca e cruscherello detto anche tritello.
8. Erica volgare o comune in fasci.
9. Fascine di minuta legna.
10. Fieno ed altri foraggi in balle.
11. Foglie di tamarici.
12. Foglie secche di castagno, di faggio, di rovere e simili.
13. Formelle di carbone vegetale.
14. Formelle di residui di conceria o di distilleria.
15. Gusci di noci e simili per combustibile.
16. Legna da ardere (1).
17. Letame.
18. Libri stampati o scritti fuori d'uso, da macero.
19. Lignite e formelle di lignite.
20. Lolla.
21. Materie fecali o dei pozzi neri (escrementi) anche disinfettate con torba.
22. Merci ascritte alla serie I della tariffa speciale 121.
23. Mondiglie di cereali e di riso.
24. Paglia comune in balle.

---

**Avvertenze:** (1) I trasporti di *carbone vegetale e legna da ardere*, in partenza da stazioni dell'Umbria (Provincia di Perugia) e destinati a località situate a nord della linea Pisa-Empoli-Firenze-Faenza-Rimini, possono essere accettati fino a distanza di 500 km. dalla stazione di partenza a quella di definitiva destinazione.

Nessun vincolo di distanza è fatto pei trasporti di *carbone vegetale e legna da ardere* in partenza da stazioni situate a sud della linea Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto e destinati in Sicilia.

segue *Allegato* A *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

25. Pine fruttifere o selvatiche vuote.

26. Residui di conceria per la fabbricazione di formelle e per concime.

27. Sansa carbonizzata.

28. Sansa vergine.

29. Stracci di ogni qualità e specie non nominati, destinati a cartiere (2). —

30. Torba e formelle di torba.

31. Torba in natura non compressa od in tritumi, per ammendamento di terreni o per lettiera di animali, in sacchi, e torba per uso di concime dopo aver servito di lettiera, alla rinfusa.

32. Traverse usate o di scarto da ardere.

33. Trucioli o ritagli di carta.

---

(2) I trasporti di *carta stampata, scritta o d'ogni altra sorta non atta che al macero* in partenza dagli scali di Roma e quelli della stessa merce, nonchè di *stracci di ogni qualità e specie* provenienti dal meridionale e destinati a *Cartiere* situate non oltre la linea Roma-Avezzano-Sulmona-Pescara, non sono soggetti a vincoli di distanza.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

**Circoscrizioni stabilite per i trasporti di carbone fossile in partenza di ciascun porto.**

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| **Savona** . . . | Savona-Genova | Cogoleto |
| | Acqui-Ovada | Visone |
| | Acqui-Alessandria | Gamalero |
| | Acqui-Ovada | Mombaruzzo |
| | Bra-Nizza | Bra |
| | Trofarello-Asti | Pessione |
| | Torino-Chivasso | Settimo |
| **Genova** . . . | Genova-Savona | Arenzano |
| | Ovada-Acqui | Prasco Cremolino |
| | Alessandria-Acqui | Borgoratto |
| | Nizza-Acqui | Nizza |
| | Nizza-Bra | S. Vittoria |
| | Asti-Trofarello | Villanova d'Asti |
| | Chivasso-Torino | Brandizzo |
| | Genova-Spezia | Lavagna |
| | Piacenza-Parma | Fiorenzuola |
| | Cremona-Piadena | Gazzo Pieve S. Giacomo |
| | Cremona-Brescia | Robecco Pontevico |
| | Treviglio-Brescia | Calcio |
| | Bergamo-Rovato | Seriate |
| **Spezia**. . . . | Spezia-Genova | Sestri Levante |
| | Parma-Piacenza | Alseno |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| *Segue* **Spezia** . | Parma-Piadena | Casalmaggiore |
| | Reggio E.-Modena | Rubiera |
| | Spezia-Pisa | Pietrasanta |
| **Trieste** . . . | Cervignano-Portogruaro | Latisana |
| | Udine-Casarsa | Codroipo |
| | Gemona-Casarsa | Valeriano |
| **Venezia** . . . | Ferrara-Ravenna | Voltana |
| | Lavezzola-Faenza | S. Agata |
| | Bologna-Forlì | Castel S. Pietro |
| | Bologna-Pistoia | Vergato |
| | Modena-Reggio E. | Modena |
| | Piadena-Parma | S. Giov. in Croce |
| | Piadena-Cremona | Torre dei Picenardi |
| | Brescia-Cremona | Verolanuova |
| | Brescia-Treviglio | Chiari |
| | Brescia-Bergamo | Albano S. Alessandro |
| | Portogruaro-Cervignano | Fossalta |
| | Casarsa-Udine | Casarsa |
| | Casarsa-Gemona | Spilimbergo |
| **Ancona** . . . | Ravenna-Ferrara | Alfonsine |
| | Faenza-Lavezzola . | Lugo |
| | Forlì-Bologna | Imola |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| *Segue* **Ancona** | Faenza-Firenze | Marradi |
| | Perugia-Arezzo | Magione |
| | Foligno-Orte | Morgnano |
| | Aquila-Terni | Vigliano |
| | Sulmona-Avezzano | Pescina |
| | Sulmona-Carpinone | Campo di Giove |
| | Pescara-Termoli | Torino di Sangro |
| **Barletta** . . . | Termoli-Pescara | Casalbordino |
| | Termoli-Campobasso | Campolieto Monacilione |
| | Foggia-Benevento | Ariano di Puglia |
| | Rocchetta-Avellino | Calitri Pescopagano |
| | Rocchetta-Potenza | Castel Lagopesole |
| | Spinazzola-Gioia del Colle | Spinazzola |
| | Barletta-Bari | Bisceglie |
| **Bari** . . . . | Bari-Barletta | Molfetta |
| | Gioia del Colle-Spinazzola | Gravina |
| | Bari-Taranto | Gioia del Colle |
| | Bari-Brindisi | Fasano |
| **Brindisi** . . . | Brindisi-Bari | Cisternino |
| | Brindisi-Taranto | Francavilla Fontana |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| **Taranto** . . . | Metaponto-Catanzaro | Strongoli |
| | Metaponto-Potenza | Campomaggiore |
| | Taranto-Bari | Castellaneta |
| | Taranto-Brindisi | Grottaglie |
| **Reggio Cal.** . | S. Eufemia-Battipaglia | Acquappesa |
| | Catanzaro-Metaponto | Cotrone |
| **Messina** . . . | Messina-Termini | Naso Capo d'Orlando |
| | Messina-Catania | Giardini Taormina |
| **Catania** . . . | Catania-Messina | Alcantara |
| | Catania-S. C. Xirbi | Imera |
| | Catania-Siracusa | Brucoli |
| **Siracusa** . . . | Siracusa-Catania | Augusta |
| | Siracusa-Licata | Comiso |
| **Porto Emped.** | Licata-Siracusa | Vittoria |
| | Girgenti-Roccapalumba | Castronovo |
| **Palermo** . . . | Roccapalumba-Girgenti | Lercara |
| | Roccapalumba-S. C. Xirbi | Mimiani |
| | Termini-Messina | S. Agata di Militello |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| **Salerno** . . . | Salerno-Nocera | Cava dei Tirreni |
| | Salerno-Avellino | Fisciano |
| | Potenza-Rocchetta S. Antonio | Pietragalla |
| | Potenza-Metaponto | Trivigno |
| | Battipaglia-S. Eufemia | Cetraro |
| **Torre Annunz.** | Torre Ann.-Napoli | Torre Annunziata |
| | Torre Ann.-Cancello | Ottaiano |
| | Codola-Cancello | Palma |
| | Avellino-Benevento | Chianche |
| | Avellino-Rocchetta S. Ant. | Conza-Andretta |
| | Avellino-Salerno | Mercato S. Severino |
| | Nocera-Salerno | Nocera Inferiore |
| **Napoli**. . . . | Caserta-Roma | Anagni |
| | Roccasecca-Avezzano | Capistrello |
| | Carpinone-Sulmona | Palena |
| | Campobasso-Termoli | Matrice Montagano |
| | Benevento-Foggia | Montecalvo Buonalbergo |
| | Benevento-Avellino | Benevento P. Rufina |
| | Cancello-Codola | Nola |
| | Cancello-Torre Ann. | Marigliano |
| | Napoli-Torre Ann. | Torre del Greco |

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

**Circoscrizione dei porti di Livorno, Santa Liberata e Civitavecchia pei ricevimenti di carbone fossile in conto dell'Amministrazione.**

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| **Livorno** . . . | Pisa-Spezia | Viareggio |
| | Pistoia-Bologna | Riola |
| | Firenze-Faenza | Fantino Palazzuolo |
| | Arezzo-Perugia | Passignano sul Trasimeno |
| | Arezzo-Chiusi | Terontola |
| | Empoli-Chiusi | Arbia |
| | Livorno-Grosseto | Campiglia Marittima |
| **S. Liberata** . | Grosseto-Livorno | Vignale Riotorto |
| | Chiusi-Empoli | Castelnuovo Berardenga |
| | Chiusi-Arezzo | Castiglion del Lago |
| | Chiusi-Attigliano | Orvieto |
| | Orbetello-Civitavecchia | Montalto di Castro |
| **Civitavecchia**. | Civitavecchia-Orbetello | Corneto |
| | Attigliano-Chiusi | Baschi |
| | Orte-Foligno | Giuncano |
| | Terni-Aquila | Sella di Corno |
| | Avezzano-Sulmona | Collarmele |
| | Avezzano-Roccasecca | Avezzano |
| | Roma-Caserta | Segni Paliano |

segue *Allegato* B *all'ordine di servizio N.* 39-1920.

**Circoscrizione pei porti di Livorno e Civitavecchia pei ricevimenti di carbone fossile in conto dei privati, per i quali deve considerarsi in permanenza escluso il porto di S. Liberata.**

| Porti | Linee | Stazioni terminali |
|---|---|---|
| **Livorno** . . . | Pisa-Spezia | Viareggio |
| | Pistoia-Bologna | Riola |
| | Firenze-Faenza | Fantino Palazzuolo |
| | Arezzo-Perugia | Passignano sul Trasimeno |
| | Asciano-Attigliano | Chiusi |
| | Asciano-Montepescali | S. Giov. d'Asso |
| | Livorno-Grosseto | Gavorrano |
| **Civitavecchia** . | Grosseto-Livorno | Montepescali |
| | Montepescali-Asciano | Torrenieri Montalcino |
| | Attigliano-Asciano | Città della Pieve |
| | Orte-Foligno | Giuncano |
| | Terni-Aquila | Sella di Corno |
| | Avezzano-Sulmona | Collarmele |
| | Avezzano-Roccasecca | Avezzano |
| | Roma-Caserta | Segni Paliano |

## Circolare N. 20.

### Norme e programmi per gli esami pratici di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria e dalla 2ª alla 1ª categoria.

Si porta a conoscenza degli uffici e del personale interessato che in data 20 marzo 1920 sono state approvate le seguenti norme e programmi a sensi dell'art. 12 del Regolamento del personale:

1° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nel ruolo del Movimento.

2° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria del ruolo del Movimento.

3° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nei ruoli delle Officine locomotive, delle Officine veicoli, dei Depositi locomotive e delle Squadre di rialzo e sedi di verifica.

4° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nei ruoli delle Officine locomotive, delle Officine veicoli, dei Depositi locomotive e delle Squadre di rialzo e sedi di verifica.

5° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nel ruolo dei Laboratori chimici e foto-tipo-litografici.

6° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nel ruolo dei Laboratori chimici e foto-tipo-litografici.

7° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 3ª alla 2ª categoria nei ruoli delle linee elettriche, apparati centrali, materiale fisso, squadre ponti in ferro, servizi d'acqua.

8° Norme per l'esame pratico di promozione degli operai dalla 2ª alla 1ª categoria nei ruoli delle linee elettriche, apparati centrali, materiale fisso, squadre ponti in ferro, servizi d'acqua.

Dette norme vengono trasmesse separatamente agli uffici interessati.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

# SENTENZE

**Danni - Azione di risarcimento - Domanda di garantia - Competenza del Tribunale delle acque.**

*Il Tribunale delle Acque pubbliche, competente a conoscere dell'azione principale di emenda di danni attribuiti ad opere modificative del regime di un corso d'acqua demaniale, è competente a conoscere anche dell'azione in garantia sebbene abbia per oggetto rapporti contrattuali e, nel caso, la interpretazione della convenzione di riscatto delle ferrovie Meridionali.*

TRIBUNALE SUPERIORE DELLE ACQUE PUBBLICHE - sentenza 15 marzo 1920 (*Pres.* Martino; *Est.* Marracino) - Bindi Ranelli e ferrovie di Stato, nonchè Società SS. FF. Meridionali.

*Omissis.*

Osserva il Tribunale, che la eccezione d'incompetenza, dalla Società delle Méridionali proposta, appare destituita di fondamento, sol che si ponga mente, che nella specie, come fu detto in narrativa, l'attrice Bindi chiede il risarcimento dei danni, che asserisce essere a lei derivati dalla costruzione di opere pubbliche sul corso del fiume Velino, ed è evidente che tale domanda rientri nella lettera *c*) dello art. 67 del decreto 9 ottbore 1919, n. 2161.

Nè vale il sostenere che l'adito Tribunale sia incompetente a giudicare della domanda in garanzia, la quale, secondo la Società Meridionali, ha un oggetto che è sottratto alla competenza di questo Collegio, ed essendo distinta e separata dall'azione principale proposta contro le ferrovie dello Stato, debba essere esaminata e decisa dal magistrato ordinario.

La domanda in rilievo proposta dalle ferrovie dello Stato tende a sostituire, eventualmente, un altro soggetto passivo nella obbligazione, alla quale mette capo la domanda attrice; essa quindi

ha lo stesso contenuto sostanziale, lo stesso oggetto di cui al citato art. 67 lett. *c*) e rientra perciò nella competenza materiale dello stesso giudice, oltrechè per motivi di connessione di cui all'articolo 100 c. p. c.

Osserva in merito che i danni che la Bindi ha reclamati furono, secondo la impugnata sentenza, di già liquidati con il verbale 5 ottobre 1884, nel quale Ranelli Samuele, defunto marito della Bindi, si dichiarò completamente tacitato. Tutta, dunque la controversia si riduce ad accertare in punto di fatto, se i detti danni siano stati realmente liquidati nello accennato verbale; chè, ove ciò fosse, la Bindi non avrebbe altro a pretendere.

Epperò si rende inevitabile l'accesso giudiziale per l'accertamento dell'esistenza dei danni lamentati e del loro ammontare, salvo ed impregiudicata ogni altra istanza.

**Passaggio a livello - Mancanza di chiusura - Cartello indicatore - Potere discretivo della ferrovia - Infortunio occorso nell'attraversamento del passaggio - Irresponsabilità della ferrovia - Leggi 30 giugno 1906 (art. 10) e 23 luglio 1914 (art. 16).**

*E' nella potestà discretiva dell'Amministrazione ferroviaria di togliere nei passaggi a livello contemplati dalle leggi* 30 *giugno* 1906, *n.* 272 *e* 23 *luglio* 1914, *n.* 714, *e nelle condizioni ivi indicate, la chiusura, sostituendola con un cartello recante le parole « attenti ai treni ».*

*La Ferrovia quindi non può essere ritenuta responsabile delle conseguenze dell'investimento avvenuto nel passaggio a livello fra un treno ed un carro tirato da un cavallo.*

TRIBUNALE DI MESSINA - sentenza 9-23 dicembre 1919. (*Est.* Longo). — Torre c. ferrovie dello Stato.

*Omissis.*

L'art. 10 della legge 30 giugno 1906, n. 272 prescrive sulle ferrovie secondarie la chiusura dei P. a L. solamente nei punti di intersecazione con le strade carreggiabili di primaria importanza

e in quelle che non presentino sufficiente visuale libera; che sulle ferrovie principali, secondo norma da stabilirsi nel regolamento, il Ministero dei LL. PP. può autorizzare che siano lasciati aperti i P. a L. in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private, ed infine aggiunge che i P. a L. non muniti di chiusura devono porsi in evidenza con qualche indicazione fissa.

L'art. 16 legge 23 luglio 1914, n. 742 con una locazione più larga e comprensiva, vera e propria estensione, stabilisce che l'Amministrazione ferroviaria, in attesa della pubblicazione dello elenco di cui all'art. 20 citata legge, è autorizzata ad applicare per quanto riguarda la chiusura dei P. a L., la sorveglianza e custodia della linea e le disposizioni dell'art. 10 terz'ultimo capov. e 14 pen. capov. stessa legge, e cioè, chiusura nei tratti intersecanti con strade carreggiabili di prima importanza e in quelli che manchino di sufficiente visuale, obbligo nel personale di mantenimento, di visitare la linea almeno una volta al giorno a tutta la linea percorsa giornalmente da non più di 10 coppie di treni ordinarî, la cui velocità non superi i limiti fissati dallo art. 11, 60 e 45 Km. all'ora.

Sorge chiaro dal contesto dei due articoli che l'Amministrazione delle F. S. con criterio meramente discrezionale, insindacabile dal magistrato ordinario pel principio che informa la direzione dei poteri può ammettere la chiusura del P. L. con l'osservanza delle due limitazioni anzi cennate, senza incorrere in nessuna responsabilità.

Ora, se essa ritenne sufficiente la visuale del P. a L., diede ordine che la catena una volta esistente fosse tolta, e appose nel punto ove il Torre figlio subì l'infortunio, il segno monitorio « ATTENTI AI TRENI » se, come è ben noto quel tratto di linea è percorso da coppie di treni minore di dieci con velocità inferiore a quella sopra specificata, trattasi di un atto il quale è l'applicazione di quel potere discretico della pubblica Amministrazione determinatore e misuratore della libertà di azione che è parte viva dell'autorità sua, sempre nei giusti limiti, limiti segnati dal contenuto delle proprie attribuzioni, che non può dar luogo al risarcimento dei danni da parte del privato, poco previggente e alquanto trascurato.

Il Torre invero se con le debite cautele e a tempo opportuno

avesse attraversato col carro tirato dal cavallo il tratto di linea che dal P. a L. conduce alla sua casa Via Macello avrebbe scongiurato l'investimento del treno e la dolorosa conseguenza dello sfracellamento del cavallo e del carro e delle sue lesioni.

Manca nel caso in esame il fatto colposo dell'Amministrazione, che anzi si è in presenza di un operato rivestito dal carattere della legittimità e quindi non può seriamente sostenersi la responsabilità della convenuta.

L'unico argomento accampato dallo attore per cercare di porre in essere la colpa della Ferrovia — mancanza di catene al P. a L. — perde ogni valore quando si consideri che esso è preveduto e voluto dalla legge.

Che per lo anzidetto la domanda avanzata dal Torre va rigettata.

---

ANNO XIII - N. 18

29 APRILE 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(1873) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 8 *aprile* 1920, *relativo alla sostituzione di un membro della Commissione Reale dei ricorsi degli agenti delle ferrovie dello Stato contro la loro iscrizione nei ruoli di anzianità.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 238 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale del 2 febbraio 1919;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il consigliere di Stato CAGNETTA gr. uff. dott. Michele cessa, per domanda, di far parte della Commissione Reale per l'esame dei ricorsi degli agenti delle ferrovie dello Stato contro la loro inscrizione nei ruoli di anzianità, e in sua vece viene nominato membro della Commissione suddetta il consigliere di Stato gr. uff. Vincenzo MANCIOLI.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 8 aprile 1920.

**VITTORIO EMANUELE.**

DE NAVA.

DECRETO MINISTERIALE 3 *aprile* 1920, *relativo alle note informative del personale.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 5 del decreto Reale n. 2321 in data 27 novembre 1919;

Visto l'art. 137 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Su proposta del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato

DECRETA:

Articolo unico.

I modelli per le note informative di cui all'allegato V del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato sono modificati in conformità agli uniti due allegati.

Roma, li 3 aprile 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

*Parte comune ai modelli* **X** *ed*

FERROVIE DELLO STATO

# NOTE INFORMATIVE

(1) Cognome, nome e paternità ........................................

(2) Qualifica ............. (3) N° di matricola ....... (4) Residenza ..............

(5) Luogo e data di nascita ........................................

(6) Data. . { di assunzione in servizio ........................................
{ di iscrizione al fondo pensioni (*) ..............................

(7) Stato civile ........................................

**(8) Quadro delle persone che oompongono la famiglia.**
(moglie, figli, altri parenti conviventi a carico)

| Nome e Cognome | Grado di parentela | Età dei figli | Nome e Cognome | Grado parentela | Età dei figli |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

(9) Studi fatti ........................................

(10) Titoli accademici o professionali ........................................

(11) Onorificenze ed altri titoli di distinzione ........................................

(12) Lingue estere conosciute ........ e sino a qual punto ........................

(13) Servizi prestati presso altre Amministrazioni pubbliche o private ...........

(14) Aspirazioni dell'agente
- per attribuzioni ........................................
- per resistenza
  - a causa di salute ........................................
  - a causa di educazione e di istruzione dei figli ..........................
  - per altre cause ........................................
- d'altro genere ........................................

*Firma dell'agente*

........................................

(*) Per gli agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato si cancellerà la dicitura adottata nel modulo e si scriverà invece la data da cui ha principio il diritto alla pensione, secondo la legge generale dello Stato. Per gli agenti stabili, non iscritti al fondo pensioni, si indicherà la data da cui ha princip·o il diritto alla indennità una volta tanto.

MODELLO X

# Note informative per gli agenti dal 4° all'11° grado.

| Cognome, nome e paternità dell'agente<br>Qualifica<br>Numero di matricola<br>Residenza | Note compilate dal Superiore di cui alle colonne n. 3 e 5 della Tabella allegata all'art. 138 del R. P. | Note rivedute dal Superiore di cui alle colonne nn. 4 e 6 della Tabella allegata all'art. 138 del R. del Personale | | Eventuali modifiche della Commissione di avanzamento a norma dell'art. 141 del Regolamento del personale |
|---|---|---|---|---|
| | | Prima della comunicazione all'agente | Dopo la comunicazione all'agente | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1) Condotta morale ...... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 2) Cultura generale ...... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 3) Conoscenza del servizio. | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 4) Disciplina .............. | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 5) Diligenza............... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 6) Operosità ............. | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 7) Giudizio complessivo a) in ordine alle attuali funzioni .... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| b) agli effetti della ammissione agli esami ........... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| c) agli effetti della promozione....... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| | Data ........... *Firma* del superiore .......... | Data ......... *Firma* del superiore .......... | Data ......... *Firma* del superiore .......... | Data .............. *Firma* del Presidente della Commissione di avanzamento .......... |

## AVVERTENZE.

Per i quesiti di cui ai nn. 2, 3, 4, 5 e 6 saranno adottate le parole: *moltissimo* o *moltissima*, *molto* o *molta*, *sufficiente* o *sufficientemente*, *poco* o *poca*, *nessuno* o *nessuna* o *niente*.

Per quello indicato al n. 1 e per il giudizio complessivo di cui al n. 7 saranno adottate le parole: *ottimo* o *ottima*, *buono* o *buona*, *discreto* o *discreta*, *mediocre*, *cattivo* o *cattiva*.

A queste parole, occorrendo, si farà seguito con un cenno che sinteticamente la giustifichi.

La diversità del grado e delle funzioni dovrà servire di norma sia per l'estensione maggiore o minore da dare alle note informative, sia per il vario aspetto sotto il quale esse debbono essere fornite.

Visto, *Il Ministro:* DE NAVA.

MODELLO Y

# Note informative per gli agenti del grado 12° e inferiori.

| Cognome, nome e paternità dell'agente<br>Qualifica<br>Numero di matricola<br>Residenza | Note compilate dal Superiore di cui alle colonne nn. 3 e 5 della Tabella allegata all'art. 138 del Regolamento del personale | Note rivedute dal Superiore di cui alle colonne nn. 4 e 6 della Tabella allegata all'art. 138 del Regol. del personale | | Eventuali modifiche della Commissione di avanzamento a norma dell'art. 141 del Regolamento del personale |
|---|---|---|---|---|
| | | Prima della comunicazione all'agente | Dopo la comunicazione all'agente | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Giudizio complessivo a) in ordine alle attuali funzioni .... | ................... | ................... | ................... | ................... |
| Giudizio complessivo b) agli effetti dell'ammissione agli esami ........... | ................... | ................... | ................... | ................... |
| Giudizio complessivo c) agli effetti della promozione ...... | ................... | ................... | ................... | ................... |
| | Data ..........<br>*Firma* del superiore | Data .........<br>*Firma* del superiore | Data .........<br>*Firma* del superiore | Data ................<br>*Firma* del Presidente della Commissione di avanzamento |
| | ................... | ................... | ................... | ................... |

## AVVERTENZE.

Per il giudizio complessivo saranno adottate le parole: *ottimo* o *ottima*, *buono* o *buona*, *discreto* o *discreta*, *mediocre*, *cattivo* o *cattiva*.

A queste parole, occorrendo, si farà seguito con un cenno che sinteticamente le giustifichi.

Visto, *Il Ministro:* DE NAVA.

DECRETO MINISTERIALE 13 *aprile* 1920, *relativo alla nomina di un rappresentante nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *f*), e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'art. 1 del Regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

Su designazione fatta dal Comitato tecnico dell'agricoltura, al quale in virtù del decreto Luogotenenziale n. 1968 del 31 dicembre 1915 sono state demandate tutte le attribuzioni del Consiglio superiore dell'agricoltura, nella sua adunanza del 20 marzo 1920;

DECRETA:

Il gr. uff. prof. dott. Bartolomeo MORESCHI è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Consiglio dell'agricoltura suddetto, in sostituzione del gr. uff. prof. Antonio SANSONE.

Roma, addì 13 aprile 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

---

DECRETO MINISTERIALE 27 *aprile* 1920, *concernente disposizioni circa l'applicazione del R. decreto-legge 27 novembre* 1919, *n.* 2319.

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319 sulle promozioni degli agenti stabili delle ferrovie muniti di laurea;

Visto l'art. I del decreto 26 dicembre 1919 del ministro dei trasporti ferroviari e marittimi, con cui fu determinata la compo-

sizione della Commissione per la esecuzione delle suddette disposizioni;

Visto il R. decreto legge 21 marzo 1920, n. 304 che sopprime il Ministero dei trasporti;

Riconosciuto che anche il personale già iscritto nel soppresso ruolo speciale ferroviario avente i requisiti previsti dal citato articolo 1 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319 deve essere preso in esame dalla commissione di cui sopra ad ogni effetto in relazione a quanto trovasi disposto nell'art. II del decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304;

Ritenuto che sussistono tuttora ragioni perchè la ridetta commissione resti costituita siccome fu già predisposto;

DECRETA:

Resta ferma la composizione della Commissione per l'esecuzione dell'art. 1 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, disposta con l'art. I del decreto 26 dicembre 1919, del ministro dei trasporti, la quale sottoporrà a scrutinio anche i funzionari aventi i requisiti richiesti dal citato art. 1 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, già inscritti nel ruolo speciale del Ministero dei trasporti e promossi in seguito a tale iscrizione.

Roma, 27 aprile 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

## Ordine di servizio N. 40.

### Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul Lago d'Iseo.

(Vedi ordine di servizio n. 80-1918).

Dal giorno 1° maggio 1920 restano sospese le disposizioni di cui all'ordine di servizio n. 80-1918 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo per i trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria con gli scali della Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

---

## Ordine di servizio N. 41.

### Apertura all'esercizio della fermata di Piedimonte S. Germano.

A datare dal 3 maggio 1920 verrà aperta all'esercizio sulla linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Aquino Castrocielo Pontecorvo e Cassino, la fermata di Piedimonte S. Germano con:

*fabbricato viaggiatori* alla progressiva 130 + 592 a sinistra nel senso da Roma a Napoli;

*segnali di protezione*: due semafori di 2ª categoria collocati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 600 dall'asse del F. V.;

*ufficio telegrafico* incluso nel circuito 4917 con la chiamata *P S*.

La suddetta fermata sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata per mezzo di un agente di movimento in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato A » al presente O. S.

La stazione di Cassino resta incaricata della registrazione e contabilità dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento dei relativi importi.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNE.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 41-1920.

**Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Piedimonte S. Germano.**

| DA | A e viceversa | Biglietti di corsa semplice 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| Piedimonte S. Germano | Roma Termini . . . . | 35.65 | 23.10 | 12.40 | Cassino |
| | Frosinone A. F. . . . | 13.25 | 8.80 | 5.00 | |
| | Aquino C. P.. . . . . | 1.85 | 1.40 | 1.00 | |
| | Roccasecca. . . . . . | 3.15 | 2.20 | 1.40 | |
| | Isoletta . . . . . . . | 6.10 | 4.20 | 2.20 | |
| | Ceprano . . . . . . . | 6.65 | 4.60 | 2.35 | |
| | Arce . . . . . . . . . | 6.30 | 4.40 | 2.30 | |
| | Fontana Liri . . . . . | 7.40 | 5.10 | 2.60 | |
| | Arpino . . . . . . . . | 8.95 | 6.10 | 3.15 | |
| | Isola Liri . . . . . . | 10.25 | 6.90 | 4.05 | |
| | Sora . . . . . . . . . | 11.60 | 7.80 | 4.55 | |
| | Cassino. . . . . . . . | 2.70 | 1.90 | 1.25 | |
| | Rocca d'Evandro. . . | 5.55 | 3.40 | 2.05 | |
| | Mignano . . . . . . . | 7.60 | 5.20 | 2.70 | |
| | Tora Presenzano . . . | 9.50 | 6.40 | 3.30 | |
| | Caianello Vairano . . | 11.60 | 7.80 | 4.55 | |
| | Riardo P. . . . . . . | 13.25 | 8.80 | 5.00 | |
| | Teano . . . . . . . . | 14.75 | 9.80 | 5.60 | |
| | Sparanise . . . . . . | 16.65 | 11.00 | 6.15 | |
| | Pignataro . . . . . . | 18.20 | 12.00 | 6.70 | |
| | Capua . . . . . . . . | 20.60 | 13.50 | 7.40 | |
| | S. Maria C. V. . . . . | 21.90 | 14.30 | 7.90 | |
| | Caserta . . . . . . . . | 23.80 | 15.50 | 8.45 | |

***NB.*** — Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti del 120, 100 e 60 % di cui il R. decreto n. 2159 del 9 ottobre 1919.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* **41–1920.**

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 12, di contro al nome della fermata di Piedimonte S. Germano si dovrà riportare l'indicazione L B.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 44, tra Piediluco e Piedimulera, si dovrà inserire:

Piedimonte S. Germano/Roma-Napoli/Roma/Caserta/102/V(6)/B(6)/3° Roma

A pag. 95 nella tabella (102) *Roma-Napoli*, ecc., fra Aquino-Castrocielo-Pontecorvo e Cassino trascrivere il nome di Piedimonte S. Germano, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| Roma Termini e Porta Maggiore | km. | 131 |
|---|---|---|
| Ciampino | » | 117 |
| Frascati | » | 127 |
| Frattocchie | » | 119 |
| | | * |
| Pavona | » | 119 |
| Cecchina | » | 114 |
| Lanuvio | » | 109 |
| Velletri | » | 101 |
| Lariano | » | 93 |
| Artena Valmontone | » | 85 |
| Monte Compatri Colonna | » | 105 |
| Zagarolo | » | 96 |
| Palestrina | » | 94 |
| Labico | » | 89 |
| Valmontone | » | 86 |
| Segni Paliano | » | 78 |
| Anagni | » | 69 |
| Sgurgola | » | 64 |
| Morolo | » | 59 |
| Ferentino Supino | » | 54 |
| Frosinone Alatri Fiuggi | » | 46 |
| Ceccano | » | 39 |
| Pofi Castro | » | 31 |
| Ceprano | » | 21 |
| Isoletta | » | 19 |
| Roccasecca | » | 10 |
| Aquino Castrocielo Pontecorvo | » | 5 |
| Cassino | » | 8 |

| Rocca d'Evandro | km. | 17 |
|---|---|---|
| Mignano | » | 25 |
| Tora Presenzano | » | 32 |
| Caianello Vairano | » | 40 |
| Riardo Pietramelara | » | 46 |
| Teano | » | 52 |
| Sparanise | » | 59 |
| Pignataro | » | 65 |
| Capua | » | 74 |
| S. Maria Capua Vetere | » | 79 |
| Caserta | » | 86 |
| Maddaloni Inferiore | » | 91 |
| Cancello | » | 97 |
| Acerra | » | 105 |
| Casalnuovo | » | 108 |
| Valsacco | » | 117 |
| Napoli | » | 119 |
| Nola | » | 110 |
| Palma S Gennaro | » | 116 |
| Sarno | » | 125 |
| Codola | » | 132 |
| Castel S. Giorgio | » | 134 |
| Valle Mercato S. Severino | » | 138 |
| Mercato S. Severino | » | 140 |
| Montoro | » | 145 |
| Lunara | » | 154 |
| Solofra | » | 158 |
| Serino | » | 162 |
| Avellino | » | 170 |
| Nocera Inferiore | » | 136 |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 41-1920.

— a pag. 10 fra i nomi di Piediluco e Piedimulera si dovrà inserire:
Piedimonte S. Germano /62/31 bis

— a pag. 62 fra i nomi di Aquino Castrocielo Pontecorvo e Cassino trascrivere:

/31 bis/ Piedimonte S. Germano ·

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Napoli (via Cancello) e diramazioni Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni Paliano e Cancello-Avellino-Nocera Inferiore, la distanza deve essere rilevata dalla tabella (102) a pag. 95 del «Prontuario generale», già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza si dovrà invece formare aggiungendo km. 5 a quella indicata per Aquino Castrocielo Pontecorvo, km. 17 a quella indicata per Rocca d'Evandro, km. 140 a quella indicata per Mercato S. Severino, km. 170 a quella indicata per Avellino e km. 136 a quella indicata per Nocera Inferiore, e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

## Ordine di servizio N. 42.

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari » di Ceva, avendo cessata dal 5 aprile 1920 la vendita al pubblico, è stata riammessa a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'O. S. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere nuovamente aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

## Ordine di servizio N. 43.

### Diritti fissi per biglietti di abbonamento.

Per semplificare le operazioni contabili riguardanti i diritti fissi per biglietti di abbonamento, vengono revocate le disposizioni dell'ordine di servizio n. 401-913 (gestione viaggiatori, punto 4), e della circolare n. 122 (C)-914 e si prescrive colla presente e *con decorrenza 1 luglio 1920* un nuovo procedimento, che consiste nella contabilizzazione del diritto fisso all'atto stesso del ricevimento della domanda mod. CI-217 e del relativo incasso, *indipendentemente dalla contabilizzazione dell'importo del biglietto di abbonamento.*

Le stazioni pertanto e le agenzie, accettando la detta domanda, dovranno emettere un biglietto a cartoncino di tipo speciale, con stacco a valore da uno a dodici e con numerazione progressiva, la cui fornitura verrà fatta a cura del controllo viaggiatori e bagagli di Firenze. Sul biglietto dovrà essere impresso il timbro a secco col torchietto, tanto nel tagliando superiore quanto in quello inferiore, e indicato, a penna, il cognome e nome dell'abbonato e l'importo riscosso a titolo di diritto fisso.

Il biglietto dovrà poi sezionarsi in due parti, in maniera che l'ultima casella della sezione superiore contenga la cifra corrispondente al quantitativo dei diritti fissi riscossi.

Dopo ciò, la sezione superiore dovrà allegarsi alla seconda parte della relativa domanda mod. CI-217, da inviarsi all'ufficio cui spetta di emettere il biglietto d'abbonamento e quella inferiore sarà da rimettersi al controllo viaggiatori insieme ai documenti contabili del bimestre.

La parte terza della domanda mod. CI-217 verrà consegnata, come avviene attualmente, all'abbonato, perchè possa servirsene per ritirare il biglietto di abbonamento.

In tutte e tre le sezioni della domanda mod. CI-217 la stazione prenderà nota del numero progressivo del biglietto emesso per i diritti fissi.

Gli uffici emittenti, accertata la regolarità dei tagliandi allegati alle domande mod. CI-217, anche in confronto ai periodi in cui si suddivide l'abbonamento, provvederanno all'emissione dei relativi biglietti, sui quali indicheranno, egualmente che sulle rivalse contabili CI-247 e sugli elenchi CI-224, l'importo dell'abbonamento, *senza comprenderví quello dei diritti fissi.* Sarà quindi da modificarsi di conformità, in penna, la dicitura esistente sui biglietti stessi, riguardante detti diritti fissi, fino a tanto che non verrà provveduto al riguardo, in occasione di ristampa.

Gli uffici cui compete la emissione dei biglietti di abbonamento, tutte le volte riscontrassero che dalla stazione sia stato riscosso, erroneamente, per diritti fissi un importo maggiore o minore di quello dovuto, dovranno regolarizzare la differenza diminuendo od aumentando a seconda del caso, di eguale importo, il prezzo dell'abbonamento; praticando opportuna annotazione tanto sul biglietto stesso, quanto, per norma, sugli elaborati da rimet-

tersi al controllo viaggiatori di Firenze, mod. CI-62 e mod. CI-137.

*Pei diritti fissi pagati da impiegati ferroviari o da impiegati dello Stato*, per gli abbonamenti a prezzo ridotto, di cui rispettivamente all'ordine di servizio n. 182-1911 e all'alleg. 6, parte II, alle tariffe, le stazioni rilascieranno agli abbonati, anzichè la ricevuta mod. CI-304, il tagliando superiore del biglietto suaccennato. A tali abbonati, dai quali non viene compilata la domanda mod. CI-217, la stazione farà presente che il tagliando stesso deve, a loro cura, essere unito alla domanda da presentare al proprio ufficio, come prescritto, per l'ulteriore inoltro al Servizio centrale movimento e traffico; essendo indispensabile la documentazione dell'avvenuto pagamento del diritto o diritti fissi dovuti, senza di che non può farsi luogo al rilascio del relativo biglietto di abbonamento.

Le stazioni ed agenzie incaricate dell'emissione dei *biglietti di abbonamento locali sulle linee Varesine* - alleg. 8, parte II, alle tariffe - dovranno, anche per questi, unire alla relativa domanda, mod. CI-217, il tagliando superiore del biglietto emesso per la esazione del diritto fisso di L. 1 — se trattasi di abbonamento con validità fino a tre mesi e di L. 1.60 se con validità superiore. Tanto nell'un caso come nell'altro, trattandosi di un solo diritto fisso, il biglietto speciale dovrà essere sezionato alla casella portante il n. 1.

Le domande mod. CI-217 per detti abbonamenti sulle linee Veresine, con allegati i tagliandi superiori del biglietto speciale, dovranno, come praticasi attualmente, essere rimesse in pacco a parte al Controllo viaggiatori, insieme ai documenti riguardanti la relativa contabilità e lo stesso dicasi dei tagliandi inferiori dei biglietti speciali suddetti, comprendenti le caselle dal n. 2 al 12.

*Disposizioni contabili.*

Gli speciali biglietti di cui si tratta dovranno essere scritturati per ordine progressivo numerico e con a fianco il cognome e nome dell'abbonato, nonchè il relativo importo, nel prospetto XVII del modulo CI 213 A, in sede separata da quella dei mod. CI 203 bis, contabilizzati nello stesso prospetto.

Nell'apposito specchietto del ripetuto prospetto dovrà pure

esser riportata la situazione di casellario dei biglietti speciali in parola sotto a quella dei mod. CI-203 bis.

L'importo complessivo dei biglietti speciali sarà riportato sul riepilogo mod. CI-212 sotto all'importo dei mod. CI-203 bis, distinguendolo colla indicazione « diritti fissi per biglietti di abbonamento », da trascriversi nello spazio intercedente fra la specificazione della categoria dei biglietti del prospetto XVII e di quella del prospetto XVIII.

Dall'importo dei diritti fissi rimborsati pei motivi di cui sub C) del punto 7° dell'art. 8 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli ecc. (abbonamenti rifiutati per errore nella compilazione, o per ritardo nella consegna) le stazioni si prenderanno credito nel quadro C bis del mod. CI-302, allegandovi la ricevuta mod. CI-304 comprovante l'effettuato rimborso.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Ordine di servizio N. 44.

### Accettazione trasporti e fornitura dei carri.

I. ORDINE DI PRECEDENZA NELLA FORNITURA DEI CARRI. — Dopo provveduto al soddisfacimento delle giornaliere per i porti e per gli altri centri di carico, la fornitura dei carri pel trasporto delle merci a vagone completo deve essere fatta, di massima, col seguente ordine di precedenza:

1° Trasporti militari compresi negli ordini di movimento, diramati dall'Ufficio trasporti militari presso il Ministero della guerra;

2° Generi alimentari destinati all'alimentazione umana, esclusi vino, birra, acque minerali; combustibili solidi e liquidi destinati a ferrovie, tramvie, gazometri, al funzionamento delle macchine agricole ed a Società o Ditte esercenti servizi pubblici

automobilistici; lignite; imballaggi che hanno servito a trasporti di generi alimentari; materiali interessanti la costruzione e riparazione di navi e di rotabili ferroviari; trasporti pei quali siano stati fatti assegni fissi di carri; ossigeno e bombole vuote di ritorno;

3° Bestiame; catrame e pece; generi monopolio di Stato e relativi sacchi ed imballaggi di ritorno; materiali e materie prime per manifatture tabacchi, fabbriche fiammiferi e fabbriche di surrogati di caffè; materiali da costruzione per l'industria edilizia, destinati alle terre liberate e redente;

4° Trasporti in servizio scortati da lettera di porto in servizio o da documento di trasporto ordinario, purchè provvisti di annotazione di indilazionabilità;

5° Sementi (grano e patate da semina compresi); concimi chimici e materie prime per la loro fabbricazione), prodotti anticrittogamici, zolfo, macchine agrarie, attrezzi rurali, sacchi e recipienti vuoti, per trasporti interessanti l'agricoltura;

6° Masserizie ed arredi di casa usati, dichiarati sgomberi in seguito a cambiamento di dimora; effetti teatrali;

7° Inchiostro da stampa, carta e materie prime destinate alle cartiere per la fabbricazione della carta;

8° Combustibili, non compresi al punto 2, di qualsiasi genere ed a chiunque destinati;

9° Materie prime e materiali destinati alle industrie meccanico-siderurgica, elettrica, tessile, vetraria, edilizia, conciante e relativi prodotti;

10° Vino, birra, acque minerali e relativi recipienti vuoti di ritorno;

11° Altri trasporti.

L'ordine di precedenza suindicato non si applica ai trasporti in partenza dai porti.

Esso non può essere modificato, salvo ordine od autorizzazione dati dal Servizio Movimento e Traffico direttamente o pel tramite delle Delegazioni veicoli di Milano e Napoli.

I trasporti eseguiti in base al « Regolamento per i trasporti militari » seguono la stessa graduatoria stabilita per categorie di merci di cui ai punti dal 2 all'11, ma hanno, di massima, la precedenza sui trasporti commerciali della stessa categoria.

II. Trasporti normalmente esclusi dalle limitazioni e sospensioni di carico. — Quando per assicurare particolari esigenze debbono essere stabilite delle limitazioni nella fornitura dei carri nelle stazioni interne della rete, s'intenderanno, di massima, esclusi da ogni limitazione i trasporti indicati ai numeri da 1 a 7 del punto I e quelli destinati all'estero, nonchè i trasporti effettuati con carri di proprietà privata, con carri speciali dell'Amministrazione, con Poz e bilici, o con carri ordinari specializzati per determinati trasporti.

Le Delegazioni veicoli di Milano e Napoli potranno includere di volta in volta, fra le eccezioni, altri trasporti, quando ciò sia richiesto da particolari esigenze del momento.

III. Trasporti in provenienza dalle ferrovie secondarie. — Le limitazioni e le sospensioni di carico dei trasporti del pubblico, sia a carro completo, sia in collettame, che volta a volta si rendono necessarie per assicurare particolari esigenze, sono applicabili anche alle altre ferrovie italiane.

Le Divisioni Movimento e Traffico, mentre comunicheranno tali restrizioni alle ferrovie a contatto, potranno d'altra parte, di intesa con la Delegazione veicoli, consentire alle ferrovie stesse quelle agevolazioni che giudicassero eque, avuto riguardo ad eventuali occorrenze indilazionabili dei centri serviti dalla ferrovia secondaria.

IV. — Trasporti da e per gli scali marittimi. — I trasporti in partenza dagli scali marittimi, dall'impianto delle Funivie di S. Giuseppe di Cairo (sussidario del porto di Savona) o dai magazzini, stabiliti in località interna da pubbliche amministrazioni, pel deposito temporaneo di merci provenienti dal mare, non sono soggetti alle limitazioni di carico che vengono disposte in sede superiore.

Per utilizzare l'invio dei carri ai porti, devono essere sempre soddisfatte, senza limitazioni, le richieste di carri per merci dirette alle stazioni di Vado, Savona, Genova, Sampierdarena, Spezia, Livorno, Venezia, Trieste, Ravenna, Ancona, Napoli, Torre Annunziata, ed a tutti gli scali marittimi per l'imbarco.

V. Validità delle domande e delle autorizzazioni. — Le domande di carri decadono senz'altro, qualora, alla data fissata pel carico, il mittente non utilizzi il carro messo a sua disposizione, il che dovrà risultare da apposita postilla (« mittente non presentatosi pel carico ») nella colonna annotazioni del registro M-224, da apporsi dall'agente incaricato della tenuta del registro.

La domanda può essere rinnovata; ma in questi casi prende il turno che le spetta all'atto della rinnovazione.

Com'è detto ai punti 5 e 6 della circolare gialla 15-1918, le domande decadono altresì rispettivamente dopo 30 o 15 giorni dalla data della autorizzazione o da quella indicata pel carico; se però questo non è stato effettuato, non per fatto del richiedente, e sempre quando dallo stesso, prima della scadenza, venga rinnovata anche parzialmente la domanda, questa conserverà il suo primitivo turno nell'ordine di precedenza di fronte alle richieste successive.

In questi casi nella colonna annotazioni del registro M-224, dovrà essere riportata la seguente dichiarazione: « domanda rinnovata il ...... », corredata della firma del richiedente e dell'agente incaricato della tenuta del registro.

Nel caso di domande di rinnovo fatte a mezzo di lettera, in luogo della firma dello speditore, viene notato il numero e la data di protocollo della domanda stessa, la quale deve essere conservata fra i documenti della stazione.

Qualora possa sorgere il dubbio che il rinnovo delle domande costituisca un mezzo per accaparrarsi dei carri, le stazioni hanno l'obbligo di riferirne alla propria Divisione esponendo le circostanze che hanno determinato il dubbio.

VI. Precedenze ed eccezioni al modo di trasporto. — Nell'ordine di precedenza per la consegna dei carri, sempre quando non risulti che si spedisca una determinata merce a G. V. od a P. V. A. per eludere un divieto esistente di spedire a P. V. o per godere di una indebita precedenza su altri trasporti della stessa merce, il modo di trasporto più rapido deve avere la precedenza nella fornitura del materiale su quello a P. V. che risulta chiesto nello stesso giorno o nei precedenti.

VII. Verifiche del registro domande carri. — Allo scopo di facilitare gli accertamenti stabiliti al punto 9 della circolare gialla n. 15-1918, nella colonna annotazioni del registro spedizioni deve essere riportato il numero della richiesta del carro risultante dal mod. M-224.

Non deve essere permesso ai privati di consultare il registro M-224, siano essi o no interessati nell'effettuazione dei trasporti.

VIII. Utilizzazione carri privati. — I carri privati possono essere caricati delle sole merci indicate sulle pareti del veicolo e d'imballaggi e recipienti vuoti di ritorno, purchè i rispettivi proprietari ne facciano richiesta nei modi prescritti dal Regolamento pei carri privati, edizione 1908.

IX. Utilizzazioni carri di altre ferrovie italiane. — I carri appartenenti ad altre ferrovie italiane possono essere utilizzati per spedizioni dirette alla o verso la ferrovia proprietaria cui debbono essere restituiti.

Perciò le stazioni che li rendono vuoti potranno utilizzarli per trasporti diretti alla Ferrovia cui appartengono o, in difetto, ad una stazione F. S. situata sul percorso che i carri devono seguire per la restituzione alla ferrovia proprietaria, ma non oltre quella di transito in contatto, osservando bene inteso, fin dove possibile, anche per questi carri, l'ordine di precedenza e le restrizioni stabilite per i carri della nostra Amministrazione.

L'utilizzazione dei carri deve avvenire entro 24 ore dallo scarico; qualora ciò non sia possibile, la restituzione deve effettuarsi a vuoto.

X. Carri esteri. — Per l'utilizzazione dei carri esteri valgono le disposizioni che di volta in volta vengono impartite dal Servizio Movimento e Traffico.

XI. Impiego del materiale pei trasporti diretti al Sud. — Per provvedere ai trasporti di frutta fresca, agrumi, ortaglie, ecc. in provenienza dai Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio e Palermo, si prescrive che pei trasporti a carro completo destinati ai quattro Compartimenti debbano utilizzarsi, di preferenza, carri chiusi anche per le merci che non richiedono l'uso.

La presente abroga e sostituisce ogni disposizione precedente diramata al riguardo.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 18, 19. 20, 21 *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Ordine di servizio N. 45.

### Modificazioni nelle circoscrizioni della Delegazione di Trieste e del Compartimento di Venezia - Trattazione degli affari legali.

Con richiamo all'appendice n. 2 all'ordine generale n. 1-1919 (pubblicata nel *Bollettino ufficiale* dell'8 aprile 1920) si avverte che con le disposizioni in essa contenute nulla s'intende modificato in quanto concerne la circoscrizione territoriale ai fini della rappresentanza legale di cui nella tabella *B* annessa al R. decreto 5 agosto 1912, n. 907.

Rimane conseguentemente ferma anche la competenza dello Ufficio Legale di Milano e dell'avvocato distaccato presso il Capo compartimento di Venezia per la trattazione delle cause interessanti le linee e stazioni che per effetto dell'appendice suddetta sono passate alla dipendenza della Delegazione di Trieste.

I capi delle stazioni predette d'ora in poi inoltreranno gli atti giudiziari loro notificati, ad eccezione di quelli riguardanti giudizi di conciliatura al suddetto avvocato distaccato presso il Capo compartimento di Venezia.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 46.

### Apertura all'esercizio della fermata di Casaletto Spartano-Battaglia.

Dal giorno 12 aprile 1920 è stata aperta all'esercizio, in via di esperimento, sulla linea Sicignano-Lagonegro, al km. 71+415.43 e a destra della linea stessa, la fermata di *Casaletto Spartano-Battaglia* fra le stazioni di Casalbuono e Lagonegro, dalle quali dista rispettivamente metri 6754 e 6832.

La detta fermata è abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata di *Casaletto Spartano-Battaglia* distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato *A* » al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, rimane incaricata la stazione di Lagonegro.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni viene provveduto per cura del personale di vigilanza.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'« allegato *B* », al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 46–1920.

**Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Casaletto Spartano-Battaglia.**

| DA | A<br>e viceversa | Biglietti di corsa semplice 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| Casaletto Spartano-Battaglia | Lagonegro | 1.40 | — | 0.85 | Lagonegro |
| | Casalbuono | 1.40 | — | 0.85 | |
| | Montesano | 2.85 | — | 1.30 | |
| | Padula | 3.50 | — | 1.55 | |
| | Sassano T. | 4.30 | — | 1.70 | |
| | Sala Consilina* | 4.85 | — | 1.95 | |
| | Atena | 5.75 | — | 2.30 | |
| | Polla | 6.65 | — | 2.60 | |
| | Sicignano | 10.05 | — | 4.30 | |
| | Salerno | 33.60 | 21.70 | 11.65 | |

*NB.* — Nei prezzi suindicati sono compresi gli aumenti del 120, 100 e 60 % di cui il R. decreto n. 2159 del 9 ottobre 1919.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N,* 46-1920.

Nella «Prefazione generale dell'orario generale di servizio» (edizione 1° agosto 1918):

— a pagina 8 fra i nomi di Casale Popolo e Casaletto Vaprio devesi inserire:

Casaletto Spartano-Battaglia * (E) (45) LB/N/125/

— a pagina 16 aggiungere «Casaletto Spartano-Battaglia» nella nota (45) prima di Cologna Marina.

Nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato» (edizione giugno 1914):

— a pagina 18 fra i nomi di Casale Popolo e Casaletto Vaprio devesi inserire:

Casaletto Spartano-Battaglia (a) (f) /Sicignano-Castrocucco/Napoli/6°Salerno (casa cantoniera)

/107/V (6)/B (6)/

riportando in calce alla pagina stessa la nota seguente:

(f) Aperta all'esercizio in via di esperimento.

— a pagina 96 nella tabella (107) *Sicignano-Castrocucco* fra Casalbuono e Lagonegro trascrivere, in carattere corsivo, il nome di Casaletto Spartano-Battaglia con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Sicignano | km. | 72 | Sala Consilina | km. | 31 |
| Galdo | » | 63 | Sassano Tegiano | » | 26 |
| Petina | » | 60 | Padula | » | 22 |
| Auletta | » | 56 | Montesano | » | 16 |
| Polla | » | 45 | Casalbuono | » | 7 |
| Atena | » | 38 | Lagonegro | » | 7 |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 5 fra i nomi di Casale Popolo e Casaletto Vaprio inserire:

Casaletto Spartano-Battaglia (casa cantoniera)/73/25 bis/

— a pagina 73 fra Casalbuono e Lagonegro trascrivere:

/25 bis/Casaletto Spartano-Battaglia (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Sicignano-Lagonegro la distanza deve essere rilevata dalla tabella 107 a pagina 96 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo km. 7 a quella indicata per Casalbuono. L'istradamento sarà quello stesso esposto per quest'ultima stazione.

# Circolare N. 21.

**Pulizia, untura, manutenzione ordinaria e straordinaria dei congegni e meccanismi fissi (compresi gli apparati meccanici per il caricamento rapido del carbone ed esclusi gli impianti per il riscaldamento di locali e per quello preventivo dei treni, e gli impianti di pompatura d'acqua) - Manutenzione della parte muraria dei suddetti meccanismi fissi ed impianti.**

Di regola ciascun Servizio provvede oltrechè alla pulizia ed all'untura anche alla manutenzione ordinaria e straordinaria di quei congegni e meccanismi fissi che ha in consegna ed al cui impianto, inoltre ha provveduto direttamente.

Per la pulizia, untura manutenzione ordinaria e straordinaria invece di quei meccanismi, il cui impianto è di competenza del Servizio Lavori mentre poi vengono dati in consegna per l'uso ad altri Servizi, si sono concordate, fra i Servizi interessati, le seguenti norme che abrogano le altre precedentemente pubblicate in materia.

## 1. — Meccanismi fissi in consegna al Movimento.

### a) *Meccanismi a motore.*

Alla pulizia, untura e manutenzione dello intero meccanismo e del generatore dei carrelli trasbordatori a vapore, provvederà il Servizio materiale e trazione che ha assunto l'esercizio di tali carrelli per conto del movimento.

Per i carrelli trasbordatori elettrici, provvederà il Servizio movimento a tutte le operazioni di cui sopra per quanto riguarda il meccanimo, il motore elettrico, la linea di contatto e gli accessori.

In ogni caso spetta al Servizio Lavori la manutenzione del piano di scorrimento.

Per tutti gli altri meccanismi a motore elettrico, valgono i criteri esposti per i carrelli trasbordatori elettrici.

Per gli altri meccanismi con motore a vapore e per quelli con motore idraulico, pneumatico ed a scoppio rimangono in vigore le modalità vigenti concordate dagli uffici locali nei singoli casi.

b) *Meccanismi non a motore.*

Per tutti i meccanismi riguardanti il segnalamento, il blocco, i dermadeviatoi, le serrature di sicurezza, gli apparati centrali per la manovra dei segnali e dei deviatoi, ecc., il Servizio movimento provvederà alla pulizia ed all'untura di tutte le parti che sono accessibili senza svitatura e smontatura di pezzi, mentre spetterà al Servizio lavori tale incarico per le parti inacessibili a quello della manutenzione ordinaria e straordinaria. (Debbonsi considerare come parti accessibili i meccanismi di manovra dei deviatoi e dei segnali racchiusi in apposita cassetta o coperti da speciali ripari).

In base alle disposizioni di cui all'ordine di servizio numero 268-1914 per i fanali di segnalamento ed illuminazione e per gli involucri- fanali dei dischetti dei deviatoi, la manutenzione ordinaria e straordinaria è fatta per intero dal Servizio del movimento (escluse le camicie e lenti colorate dei dischetti bassi, marmette, alla cui manutenzione provvede il Servizio Lavori), mentre alla loro accudienza, accensione, spegnimento, pulizia e rifornimento di olio, petrolio, calze, ecc., provvedono i servizi dai quali dipendono gli agenti che li hanno in consegna.

2. — MECCANISMI FISSI IN CONSEGNA AL SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE.

a) *Meccanismi a motore.*

Provvederà il detto Servizio oltrechè alla pulizia ed untura dello intero meccanismo, alla manutenzione completa della parte motrice ed alla manutenzione ordinaria della rimanente parte, mentre provvederà il Servizio lavori alla manutenzione straordinaria di questa ultima ed alla completa manutenzione delle parti costituite da materiali di armamento e muratura.

Per la detta manutenzione straordinaria il Servizio Lavori ri-

tenendolo opportuno, potrà ricorrere alle Officine locomotive e veicoli, le quali, in quanto il lavoro sia compatibile coi loro mezzi ed impegni, le eseguiranno in base ad apposita commissione rilasciata dal Servizio stesso, e faranno quindi luogo al conseguente giro di spesa.

Nel caso di piattaforme comandate da locomotore devesi considerare come parte motrice l'intero locomotore.

b) *Meccanismi non a motore.*

Per questi meccanismi provvederà il detto Servizio alla pulizia ed untura, nonchè alla manutenzione ordinaria di tutte le parti, escluse quelle costituite da materiali di armamento per le quali ultime provvederà il Servizio lavori alla manutenzione completa, oltre a quella straordinaria delle altre parti.

Per la detta manutenzione straordinaria il Servizio lavori potrà ricorrere alle Officine locomotive e veicoli, come è detto al precedente comma *a*).

Per i meccanismi di manovra dei deviatoi e dei segnali comandati da apparati centrali o muniti di fermadeviatoi e di serrature di sicurezza provvederà il Servizio materiale e trazione alla pulizia ed untura di tutte le parti accessibili senza svitatura o smontatura di pezzi (considerando come accessibili le parti racchiuse in apposite cassette e coperte da speciali ripari), mentre spetterà al Servizio lavori tale incarico per le parti inaccessibili e quello della manutenzione ordinaria e straordinaria.

### 3. — Meccanismi fissi in consegna ai magazzini, depositi combustibili, agenzie marittime, ecc. ecc. dipendenti dal Servizio approvvigionamenti.

Ad eccezione degli apparati meccanici per il caricamento del carbone sulle locomotive, per i quali il Servizio Lavori provvederà alla manutenzione dei binari di scorrimento mentre alla pulizia, untura e manutenzione delle altre parti dovrà provvedere il Servizio materiale e trazione per conto di quello degli approvvigionamenti al quale addebiterà la relativa spesa; per tutti gli altri meccanismi quest'ultimo servizio provvederà alla pulizia,

untura di tutte le parti facilmente accessibili, mentre tale incarico spetterà al Servizio Lavori per le rimanenti parti e per quelle costituite dai materiali di armamento ed in muratura.

La manutenzione ordinaria e straordinaria di detti impianti e meccanismi fissi, esclusi quelli per caricamento del carbone sulle locomotive spetterà al Servizio Lavori. Per la manutenzione il Servizio lavori potrà valersi delle competenti Officine locomotive e veicoli, le quali in quanto il lavoro sia compatibile coi loro mezzi ed impegni, lo eseguiranno in base ad apposita commissione rilasciata dal Servizio stesso e faranno quindi luogo al conseguente giro di spesa.

### 4. — Manutenzione dei meccanismi fissi durante il periodo di garanzia.

La manutenzione straordinaria spetta sempre al Servizio lavori mentre per la manutenzione ordinaria il servizio che dovrà provvedervi, secondo le norme di cui ai precedenti paragrafi, dovrà prendere opportuni accordi con quello Lavori per le eventuali rivalse sulle ditte fornitrici.

### 5. — Manutenzione della parte muraria, baracche in legname, ferro per fondazioni e ricoveri degli impianti dei meccanismi fissi.

La manutenzione spetta unicamente al Servizio Lavori.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

ANNO XIII - N. 19 | 6 MAGGIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

—



(1940) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO-DECRETO 24 *aprile* 1920, *n.* 473, *concernente gli impiegati dello Stato che volontariamente interrompono l'opera propria o perturbano la continuità e regolarità del servizio* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista le legge 22 novembre 1908, n. 693, sullo stato giuridico degli impiegati dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con tutti i ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti e delle sanzioni previste dalla legge sullo stato giuridico, gli impiegati dello Stato, che volontariamente abbandonano l'ufficio o il servizio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio, sono sospesi dallo stipendio per la durata dell'infrazione ai loro doveri di ufficio.

Art. 2.

La sospensione dallo stipendio è applicata mediante decreto del ministro competente, previo accertamento dell'infrazione da parte del capo d'ufficio o del servizio o di un ispettore.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 aprile 1920, n. 97.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI — MORTARA — SCHANZER — BONOMI — SECHI — TORRE — DE NAVA — FALCIONI — FERRARIS — ALESSIO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE 12 *aprile* 1920, *relativo alla composizione della Commissione istituita col decreto-legge* 27 *novembre* 1919, *n*. 2321.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 1 del decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, in data 3 gennaio 1920, relativo alla costituzione della Commissione istituita con Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2321, allo scopo di provvedere alla sistemazione dei ferrovieri ex combattenti, degli avventizi che ne abbiano diritto, in esecuzione delle disposizioni di cui ai Regi decreti 2 settembre 1918, n. 1588 e 1631;

Visto il Regio decreto 21 marzo 1920, n. 304, col quale il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari è stato soppresso trasferendosi al Ministero dei lavori pubblici l'alta direzione e la responsabilità sull'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che l'on. ing. Edmondo Sanjust di Teulada, il quale, nella sua qualità di sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, era stato chiamato a presiedere la suddetta Commissione, ha cessato dalla carica, e che occorre, quindi, sostituirlo nella presidenza della Commissione stessa;

DECRETA:

S. E. l'ing. prof. Anselmo CIAPPI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, è nominato presidente della predetta Commissione istituita, con Regio decreto-legge 27 novembre 1919, numero 2321, in sostituzione dell'on. ing. Edmondo SANJUST, uscito dalla carica.

Roma, 12 aprile 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA.

## Ordine generale N. 7.

### Movimenti nel personale superiore.

Con Regio decreto in data 22 gennaio 1920 il capo servizio principale sig. grand. uff. ing. Ampellio CALDERINI è stato collocato a riposo dal 1° febbraio 1920 e contemporaneamente nominato vice direttore generale *ad honorem*.

Con Regi decreti in data 22 febbraio 1920 l'ispettore superiore di 1ª classe sig. gr. uff. ing. Giuseppe ACCOMAZZI ed il capo servizio principale sig. gr. uff. ing. Francesco de ROBERTO sono stati collocati a riposo dal 1° aprile 1920 e contemporaneamente nominati direttori generali dell'esercizio *ad honorem*.

Con altri Regi decreti della stessa data sono stati collocati a riposo dal 1° aprile 1920 i signori:

FABBRI comm. dott. Guglielmo, capo servizio;

ZACCHI comm. ing. Pietro, capo compartimento 1ª classe;

FASOLINI comm. ing. Celestino, id.;

FORLANINI comm. ing. Giulio, id.;

BACCIARELLO comm. ing. Michele, id.;

TARCHI comm. Ermanno, id.;

BOSCHETTI comm. ing. Giuseppe, capo compartimento 2ª classe;

ARTINI comm. ing. Gabriele, ispettore superiore 2ª classe;

GERMANO comm. ing. Lino, id.;

DI CARLO comm. ing. Ernesto, id.;

FASSIO comm. ing. Enrico, sotto capo servizio.

Con Regio decreto 11 marzo 1920 è stato collocato a riposo il sig. LIRONCURTI comm. Antonio, sotto capo servizio, a datare dal 1° aprile 1920 e nominato contemporaneamente capo servizio *ad honorem*.

Si porta pure a conoscenza che sono stati presi i seguenti altri provvedimenti:

SINIGAGLIA comm. Girolamo, capo servizio, nominato ispettore superiore di 1ª classe, con decorrenza dal 1° aprile 1920;

PEDRAZZI comm. ing. Guido, capo compartimento di 2ª classe, trasferito da Bologna a Milano;

TALENTI comm. ing. Ermanno, capo compartimento di 2ª classe, trasferito da Ancona a Roma;

DOLAZZA comm. ing. Giuseppe, capo compartimento di 2ª classe, trasferito da Reggio C. a Bologna;

TONDELLI comm. avv. Vittorio, ispettore superiore di 2ª classe, trasferito da Trieste (dove aveva sostituito il sig. comm. ing. David SERANI rientrato al Servizio Ragioneria) a Roma presso la sede centrale del Servizio Movimento e Traffico e nominato sotto capo servizio dal 1° aprile 1920;

FEDRIGHINI comm. ing. Vittorio, sotto capo servizio, nominato ispettore superiore di 2ª classe con decorrenza dal 1° aprile 1920;

FABRIS comm. ing. Abdelkader, sotto capo servizio, trasferito dal Servizio Materiale e Trazione alla dirigenza della Delegazione di Trieste e nominato ispettore superiore di 2ª classe con decorrenza dal 1° aprile 1920;

PIETRI comm. ing. Giovanni Giuseppe, con R. D. in data 1 febbraio 1920, nominato ispettore superiore di 2ª classe a decorrere dal 15 gennaio 1920;

VERARDI cav. uff. ing. Giuseppe, capo divisione, incaricato delle funzioni di ispettore superiore di 2ª classe;

CALEF comm. ing. Giulio, capo divisione, incaricato delle funzioni di capo compartimento di 2ª classe a Venezia;

DE SANCTIS cav. uff. ing. Alfonso, capo divisione, incaricato delle funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Movimento e Traffico;

Capo cav. uff. ing. Giuseppe, capo divisione, incaricato delle funzioni di capo compartimento di 2ª classe a Reggio Calabria;

Rossi comm. ing. Salvatore, capo divisione idem, idem, a Napoli;

Primatesta comm. ing. Andrea, capo divisione, incaricato delle funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Materiale e Trazione;

Ehrenfreund comm. ing. Edilio, capo divisione, incaricato delle funzioni di capo compartimento di 2ª classe a Torino;

Fea cav. uff. ing. Carlo, capo divisione, incaricato delle funzioni di capo compartimento di 2ª classe ad Ancona;

Hajech cav. uff. ing. Alessandro, capo divisione, incaricato delle funzioni di ispettore superiore di 2ª classe a disposizione del Servizio Lavori;

Fiori comm. ing. Felice, capo divisione, destinato a funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Segretariato;

Magnaghi comm. ing. Gustavo, capo divisione, incaricato delle funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Lavori;

Ravajoli comm. rag. Aldo, capo divisione, incaricato delle funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Personale;

Rocca Rey comm. ing. Attilio, capo divisione, incaricato delle funzioni di sotto capo servizio presso il Servizio Materiale e Trazione;

Masi cav. uff. dott. Emilio, capo divisione, assegnato a funzioni di sotto capo servizio con l'incarico della dirigenza del Servizio Sanitario;

Schiavon comm. ing. Antonio, capo divisione, incaricato delle funzioni di capo compartimento di 2ª classe a Firenze.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNE.

## Circolare N. 22.

### Carico delle merci in carri con freno.

Ad evitare le giacenze di materiale che attualmente si verificano con frequenza ai valichi appennini ed in generale nelle stazioni che precedono i tratti acclivi, per la deficienza di carri carichi con freni a mano, si richiamano le stazioni alla esatta osservanza delle disposizioni contenute nella « Prefazione generale dell'orario generale », al punto 12 della parte *c*), delle norme sulla « Frenatura dei treni », dove è tassativamente prescritto che « pel carico delle merci che devono percorrere linee il cui grado di frenatura è espresso da una notazione avente il numero romano (od il numero arabo apposto come indice) *superiore al sei, si devono preferire i carri con freno* ».

I funzionari delle Divisioni, gli ispettori di riparto ed i controllori del materiale sono pregati di assicurarsi, in occasione di accertamenti nelle stazioni, che a ciò venga sempre ottemperato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

## Errata-corrige.

Nell'appendice n. 2 all'ordine generale n. 1-1919 pubblicata a pagina 243 del *Bollettino ufficiale* n. 15 del 8 aprile 1920 leggere « a partire dal 16 aprile 1920, » anzichè « a partire dal 1° aprile 1920 ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » 8.00

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII - N. 20 — 13 MAGGIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(2021) 1920 — Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

## Errata-corrige.

Alla 14ª linea del testo dell'Ordine di servizio n. 37 pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 17-1920, dopo la parola « Castelfranco (i) » aggiungere « Treviso (e); Bassano (i) ».

In seguito a tale errata-corrige il 3° riparto movimento di Castelfranco Veneto, risulta così costituito:

Doppio Bivio Bacchiglione (e) — Cittadella (i) — Treviso P. C. (e); Bassano (i) — Padova (e); Bassano — Castelfranco — Quadrivio Catene (e); Montebelluna (e) — Castelfranco — Camposampiero; Vicenza (e) — Schio.

---

All'Ordine di servizio n. 34 inserito a pag. 232 e seguenti del *Bollettino ufficiale* n. 14 del 1 aprile 1920

*a*) nell'allegato n. 2, tabella polimetrica, correggere la distanza fra Decani e Trieste Servola da km. 18 in km. 13 e la distanza fra Castagna e Bagni S. Stefano Lerade da km. 15 in km. 16;

*b*) sostituire l'allegato n. 3 col seguente:

*Allegato* 3 *all'ordine di servizio N.* 34.

**Elenco delle case cantoniere e delle stazioni incaricate della fornitura dei biglietti e della contabilizzazione degli introiti.**

| Case cantoniere | Stazioni incaricate della contabilità |
|---|---|
| Monte Castiglione (1) | Trieste S. Andrea |
| Zaule | Trieste S. Andrea |
| Muggia | Trieste S. Andrea |
| Scoflie | Decani |
| Lazzaretto Risano (1) | Decani |
| Semedella | Capodistria |
| Strugnano (1) | Isola d'Istria |
| Portorose (casa cantoniera) | Portorose |
| S. Bartolomeo | Sicciole |
| Mazzoria (2) | Buie |
| Caldania (2) | Buie |
| Tribano (2) | Grisignana |
| Castagna (2) | Grisignana |
| Caroiba (3) | Montona |
| Raccotole (3) | Montona |
| Villanova (2) | Parenzo |

(1) Servizio affidato a privati che acquistano i biglietti a cartoncino dalla stazione indicata di contro.
(2) Per ora non fa servizio. I viaggiatori in partenza sono regolarizzati dal personale dei treni.
(3) Ammessa anche al servizio merci con speciali limitazioni.

REGIO DECRETO-LEGGE 31 *marzo* 1920, *n.* 501, *che proroga l'entrata in vigore dell'art.* 13 *del R. decreto* 26 *febbraio* 1920, *n.* 167, *relativamente all'applicazione della tassa di bollo sulle quietanze, ricevute, note, conti e fatture* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 24 del R. decreto 26 febbraio 1920, n. 167, col quale si dispone che l'applicazione degli articoli 11 e 13 del decreto stesso abbia effetto dal 1° aprile 1920;

Ritenuta la opportunità di allestire scorte di valori bollati sufficienti ad assicurare la continuità dell'applicazione delle tasse di bollo prevedute dall'art. 13;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'entrata in vigore dell'art. 13 del R. decreto 26 febbraio 1920, n. 167, è rinviata al 1° luglio 1920.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1920, n. 105.

REGIO DECRETO 15 *aprile* 1920, *n.* 497, *che dichiara cessato lo stato di guerra pei territori della Venezia tridentina e per i comuni dei circondari di Pieve di Cadore e di Tolmezzo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Codice penale del R. esercito approvato con decreto 28 novembre 1869;

Visto il Nostro decreto n. 703 del 22 maggio 1915, col quale alcuni territori di alcune provincie del Regno sono considerati in stato di guerra;

Visto il Nostro decreto n. 1804 del 6 ottobre 1919, che approva il trattamento concluso fra l'Italia e l'Austria sottoscritto a San Germano;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto con i ministri per l'interno e degli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal giorno della pubblicazione del presente decreto cessano dall'essere dichiarati in istato di guerra i territori della Venezia Tridentina, nonchè i comuni dei circondari di Pieve di Cadore e di Tolmezzo.

Art. 2.

Nei territori predetti permane il divieto di trasporto delle salme.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1920, n. 105.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

# Appendice N. 9 all'Ordine generale N. 28-1912.

## Modificazioni nelle Sezioni Lavori del Compartimento di Venezia.

In dipendenza del passaggio dal Compartimento di Venezia alla Delegazione di Trieste delle linee di cui all'appendice n. 3 all'ordine generale n. 1-1919, le Sezioni Lavori del Compartimento di Venezia rimangono limitate a quelle di Venezia, Padova e Verona est, e la circoscrizione delle Sezioni lavori di Venezia e Padova viene modificata, a datare dal 16 maggio 1920 come appresso:

| Divisioni | Sezioni | LINEE E TRONCHI DI LINEE compresi in ciascuna Sezione | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|
| Venezia | Venezia | Marano (e)–Mestre smistamento (i)–Mestre (i)–Venezia S. L. (i);<br>Diramazione a Venezia Marittima e Stazione Marittima;<br>Mestre–Treviso C. (i) – Casarsa (i);<br>Treviso C.–Motta di Livenza (i)–Portogruaro (i);<br>Motta di Livenza–S. Vito (i);<br>Mestre–Portogruaro;<br>Portogruaro–S. Vito–Casarsa;<br>Casarsa–Gemona (e);<br>Treviso C.–Treviso P. C. (i). | (i) inclusa<br>(e) esclusa |
| | Padova | Padova C. (i) – Padova C. N. (i);<br>Bivio Montà (i)–Padova C. Marano (i);<br>Padova C. N.–BivioMontà;<br>Padova–Bassano (i);<br>Cittadella (i)–Treviso P. C. (e);<br>Camposampiero (i)–Montebelluna (i);<br>Treviso P. C.–Belluno (i)–Calalzo Pieve di Cadore (i);<br>Montebelluna–Susegana (e);<br>Mestre (e)–Bassano–Primolano (i). | |

Approvata dal Consiglio d'amministrazione nella adunanza del 7 maggio 1920.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

## Ordine di servizio N. 47.

### Piante organiche del personale esecutivo.

Si porta a conoscenza che il Consiglio di amministrazione, nella sua seduta 19 dicembre 1919, con deliberazione approvata dal ministro dei lavori pubblici addì 27 aprile 1920, ha stabilito, con decorrenza 1° giugno 1919, il numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale esecutivo delle categorie comprese nelle annesse 3 tabelle, le quali annullano e sostituiscono quelle corrispondenti, pubblicate con l'Ordine di servizio numero 87-1918 nel *Bollettino ufficiale* n. 31 del 1° agosto 1918.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

# RUOLI DEL PERSONALE ESECUTIVO

## Personale di macchina.

| Ruoli | Gradi | Qualifiche | Quantità di posti |
|---|---|---|---|
| Capi deposito . . . | 6 | Capi deposito superiori . . . . . . | 2 |
| | 7 | Capi deposito principali . . . . . | 11 |
| | 8 | Capi deposito di 1ª classe. . . . . | 35 |
| | 9 | Capi deposito di 2ª classe . . . . | 107 |
| | 10 | Capi deposito di 3ª classe . . . . | 171 |
| | | Totale . . . | 326 |

# Personale degli approvvigionamenti (Magazzini).

| Gradi | Qualifiche | Ripartizione regionale | Quantità di posti |
|---|---|---|---|
| 11 | Sorveglianti di 1ª classe . . . . . . . . . . . | — | 35 |
| 12 | Sorveglianti di 2ª classe . . . . . . . . . . . | — | 66 |
| | | S | 227 |
| 14 | Capi squadra . . . . . . . . . . . . . . . | C | 177 |
| | | M | 133 |
| | | S | 910 |
| 16 | Manovali . . . . . . . . . . . . . . . . . . | C | 640 |
| | | M | 480 |
| | Totale . . . | . . . . . | 2 668 |

## Personale tecnico ed operaio.

| Ruoli | Gradi | Qualifiche | Ripartizione regionale | Quantità di posti |
|---|---|---|---|---|
| Officine locomotive . | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 10 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 22 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 46 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 56 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 226 |
| | | | S | 1 650 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 1 350 |
| | | | M | 950 |
| | | | S | 320 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 290 |
| | | | M | 240 |
| | | Totale . . . | | 5 160 |
| Depositi locomotive . | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 5 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 7 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 27 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 42 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 260 |
| | | | S | 2 530 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 2 040 |
| | | | M | 1 610 |
| | | | S | 270 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 210 |
| | | | M | 171 |
| | | Totale . . . | | 7 172 |

| Ruoli | Gradi | Qualifiche | Ripartizione regionale | Quantità di posti |
|---|---|---|---|---|
| Officine veicoli . . . | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 9 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 23 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 52 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 82 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 344 |
| | | | S | 2 215 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 1 595 |
| | | | M | 1 575 |
| | | | S | 250 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 185 |
| | | | M | 195 |
| | | Totale . . . | | 6 525 |
| Squadre di rialzo e di verifica | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 4 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 7 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 19 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 34 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 143 |
| | 12 | Capi verificatori . . . . . . | — | |
| | | | S | 518 |
| | 13 | Verificatori . . . . . . . . | C | 265 |
| | | | M | 215 |
| | | | S | 1 880 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 635 |
| | | | M | 551 |
| | | | S | 175 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 105 |
| | | | M | 72 |
| | | Totale . . . | | 4 623 |

| Ruoli | Gradi | Qualifiche | Ripartizione regionale | Quantità di posti |
|---|---|---|---|---|
| Linee elettriche . . . | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 3 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 10 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 16 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 28 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 80 |
| | | | S | 88 |
| | 13 | Sotto capi squadra operai . | C | 20 |
| | | | M | — |
| | | | S | 682 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 202 |
| | | | M | — |
| | | | S | 634 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 100 |
| | | | M | — |
| | | Totale . . . | | 1 863 |
| Apparati centrali. . | 7 | Capi tecnici principali . . . | — | 2 |
| | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 2 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 9 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 22 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 56 |
| | | | S | 62 |
| | 13 | Sotto capi squadra operai . | C | 14 |
| | | | M | 6 |
| | | | S | 563 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | M | 121 |
| | | | C | 60 |
| | | | S | 392 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | M | 126 |
| | | | C | 81 |
| | | Totale . . . | | 1 516 |

| Ruoli | Gradi | Qualifiche | Ripartizione regionale | Quantità di posti |
|---|---|---|---|---|
| Materiale fisso, squadre ponti in ferro, servizi d'acqua . . | 8 | Capi tecnici di 1ª classe . . | — | 3 |
| | 9 | Capi tecnici di 2ª classe . . | — | 4 |
| | 10 | Capi tecnici di 3ª classe . . | — | 1 |
| | 12 | Capi squadra operai . . . . | — | 34 |
| | | | S | 54 |
| | 14 | Operai di 1ª e 2ª categoria . | C | 183 |
| | | | M | 56 |
| | | | S | 20 |
| | 15 | Operai di 3ª categoria . . . | C | 32 |
| | | | M | 22 |
| | | Totale . . . | | 409 |

## Ordine di servizio N. 48.

### Repressione del contrabbando.

Il Ministero delle finanze cui è stata segnalata, dai dipendenti uffici al confine, una notevole recrudescenza nei reati di contrabbando, ha richiamato in proposito l'attenzione della nostra Amministrazione a fine di ottenere la maggior cooperazione possibile da parte del personale ferroviario sulla loro repressione, mercè un'attiva sorveglianza sui trasporti di generi di monopolio, rammentando che esso Ministero concede premi adeguati all'importanza di ogni singola operazione compiuta.

Con l'occasione rammento che anche per la repressione dei furti nei trasporti dei generi suddetti, può l'Amministrazione, in applicazione dell'art. 199 delle disposizioni sulle competenze accessorie, accordare adeguati premi.

In calce al presente Ordine di servizio è riportato per norma degli interessati il testo delle principali disposizioni regolamentari vigenti in materia di contrabbando.

---

### ESTRATTO DEL REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DOGANALE SULLE FERROVIE (edizione maggio 1910).

Art. 306. — *Verifica del contenuto dei colli sospettati contenere generi di privativa.* — Ogni qual volta, per sufficienti indizi, risulti loro che i colli consegnati contengono generi di privativa demaniale non dichiarati per tali sulle richieste di spedizione, gli agenti delle stazioni e dei piroscafi, nello esigere dagli speditori che si aprano i recipienti, giusta il disposto dell'articolo 105 delle tariffe, devono richiedere l'intervento delle guardie di finanza o, in loro mancanza, dei RR. carabinieri o degli agenti di pubblica sicurezza che prestassero servizio presso la stazione o nel luogo d'imbarco.

Art. 310. — *Premi agli agenti ferroviari che concorrono a reprimere il contrabbando.* — Le stazioni devono procurare di facilitare l'opera degli agenti della R. finanza col dare loro quelle notizie che potessero riuscire utili per la repressione del contrabbando e coll'osservare scrupolosamente

le norme che precedono, tenendo presente che le merci di contrabbando possono da essi stessi essere trattenute e fatte sequestrare in qualunque punto della rete e che tali sequestri aprono a favore degli agenti scopritori il diritto ad ottenere una parte del prezzo della merce e delle multe pagate dai contravventori oltre ai premi speciali che, di volta in volta, fossero loro concessi dal Ministero.

---

*N. B.* — Le suddette disposizioni figurano riportate nei libretti aventi lo stesso titolo, allegati all'Ordine di servizio 107-1910 rispettivamente agli art. 47-50 di quello per uso del personale dei treni ed agli art. 43 e 44 di quello pel personale delle stazioni.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 18, 19, 20, 21 e 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 49.

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa ferrovieri di Tortona » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

# Ordine di servizio N. 50.

## Esercizio col sistema di blocco fra Rogoredo e Piacenza.

Con le circolari del Compartimento di Milano sotto specificate è stato provveduto ad attivare successivamente sui vari tronchi della linea Rogoredo–Piacenza il sistema del blocco assoluto nei due sensi di marcia dei treni.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Circolare* | *n.* 25 | del | 30/11/1917 — | Tronco | Rogoredo–Melegnano |
| » | » 26 | » | 26/ 9/1918 — | » | Melegnano–Lodi |
| » | » 15 | » | 17/ 7/1918 — | » | Lodi–Casalpusterlengo |
| » | » 14 | » | 17/ 4/1919 — | » | Casalpusterlengo–Codogno |
| » | » 37 | » | 25/10/1919 — | » | Codogno–Piacenza. |

Il tratto Rogoredo–Piacenza resta così suddiviso in 15 sezioni mediante n. 19 posti di blocco di cui 11 in stazione ed 8 intermedi situati come segue:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Posto di blocco | n. 1 — | cabina *C* di Rogoredo | Km. | 208 + 604 |
| » | » 2 — | intermedio | » | 203 + 855 |
| » | » 3 — | stazione di Melegnano | » | 197 + 912 |
| » | » 4 — | intermedio | » | 193 + 950 |
| » | » 5 — | stazione di Tavazzano | » | 190 + 408 |
| » | » 6 — | intermedio | » | 186 + 020 |
| » | » 7 — | cabina *B* di Lodi | » | 183 + 305 |
| » | » 8 — | cabina *A* di Lodi | » | 182 + 480 |
| » | » 9 — | intermedio | » | 179 + 160 |
| » | » 10 — | intermedio | » | 175 + 339 |
| » | » 11 — | stazione di Secugnago | » | 170 + 774 |
| » | » 12 — | intermedio | » | 166 + 833 |
| » | » 13 — | cabina *A* di Casalpusterlengo | » | 164 + 267 |
| » | » 14 — | cabina *B* di Casalpusterlengo | » | 163 + 522 |
| » | » 15 — | cabina *B* di Codogno | » | 159 + 156 |
| » | » 16 — | cabina *A* di Codogno | » | 150 + 462 |
| » | » 17 — | stazione di S. Stefano al Corno | » | 154 + 885 |
| » | » 18 — | intermedio | » | 151 + 430 |
| » | » 19 — | cabina sponda sinistra del Po | » | 148 + 219 |

Nelle suddette circolari sono specificati i segnali manovrati da ogni posto, nonchè le distanze dei segnali stessi fra loro e dalle varie cabine posti in blocco.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

## Circolare N. 23.

### Concorso per posti del grado 11 nel personale treni.

In relazione all'art. 103 R. P. ed in base alle norme, approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 10 aprile u. s., viene indetto il concorso per 250 posti, complessivamente, di capo personale viaggiante di 3ª classe e controllore viaggiante di 3ª classe, fra i conduttori capi con anzianità di grado non posteriore al 31 maggio 1918 che ne facciano domanda per iscritto, non oltre il 16 andante.

La prova scritta avrà luogo in data che si fa riserva di indicare ma non oltre il 10 giugno p. v. e quelle orali nei giorni che saranno in seguito fissati.

Non oltre il 20 corr. p. v. le Divisioni Movimento e le Delegazioni di Trieste e Trento dovranno trasmettere a questa Sede l'elenco dei conduttori capi da ammettersi al concorso e di quelli da escludersi in relazione all'art. 83 del R. P.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

---

## Circolare N. 24.

### Avarie ai carri di proprietà privata.

Si lamenta che non tutte le stazioni provvedono, come dovrebbero, ad avvertire le ditte proprietarie allorchè un carro privato, inscritto nel nostro parco veicoli, viene tolto dalla circolazione per avarie.

Tale mancato avviso provoca inutili e lunghe giacenze dei veicoli e dà motivo a giuste lagnanze delle ditte medesime, specie

quando trattasi di veicoli carichi, pei quali, data la natura dell'avaria, si rende necessario il trasbordo della merce.

Richiamansi perciò tutte le stazioni all'osservanza di quanto tassativamente prescrive la circolare n. 39-1917, circa le comunicazioni telegrafiche da darsi nei casi di avarie ai carri in parola.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 41, 42 e 45.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

**Circolare N. 25.**

**Calzatoie speciali per assicurare il carico dei fusti.**

(Vedi Ordine di servizio n. 151-1912 e Circolari n. 53-1912, n. 2-1914 e n. 19-1918).

Le calzatoie speciali per assicurare il carico dei fusti che le stazioni di deposito, a norma di quanto dispone la circolare n. 53-1912, sono autorizzate a cedere al pubblico, dovranno d'ora innanzi essere vendute al prezzo di L. 0,75 cadauna.

Con l'occasione si richiamano tutte le stazioni alla esatta osservanza delle disposizioni contenute nell'Ordine di servizio numero 151-1912 e nelle circolari 53-1912 e 2-1914 e si invitano gli incaricati dei Circoli di ripartizione ed i Controllori ad eseguire frequenti verifiche nelle stazioni per assicurarsi del regolare andamento della gestione, accertare l'esistenza e la conservazione delle scorte e rilevare eventuali sperperi di calzatoie.

Resta inteso che nei casi in cui il carico spetta alle parti e queste non provvedono ad assicurare i fusti con le calzatoie spe-

ciali fornite dalla nostra Amministrazione, le stazioni dovranno far rilasciare dagli speditori apposita dichiarazione di garanzia per i danni che possono derivare dall'uso di altre calzatoie ordinarie.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 20, 21 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 1ª | Delegato | **Brighenti** cav. uff. ing. Roberto - capo divisione - Uff. Div. Lav. Ancona. | **Brighenti** comm. Roberto - capo divisione - Uff. Div. Lav. Ancona. |
| 15ª | Delegato suppl. | **Adami** Sante - guardiano - Sez. Lav. Ferrara. | 1. 3. 920. Esonerato. |
| 16ª | Rappresentante | **Costa** Giov. Batt. - cantoniere - Sez. Lav. Milano Ovest. | **Costa** Giov. Batt. - capo squadra cantonieri - Sez. Lav. Milano Ovest. |
| 18ª | Delegato | **Militano** Filippo - macchinista di treni a vapore - Dep. loc. Catania. | Dimissionario da delegato della 18ª categoria per la circoscrizione di Palermo. |
| 18ª | Id. | **Chimera** Giovanni - macchinista di treni a vapore - Dep. loc. Cosenza. | Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Palermo. |
| 34ª | Delegato suppl. | **Gozzoli** Primitivo - deviatore - Staz. Porto Valtravaglia. | 14. 3. 920. Morto. |

# SENTENZA

**Personale - Sistemazione dei locali d'ufficio e degli impiegati - Danni all'impiegato - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.**

*Il modo di sistemazione e di funzionamento degli uffici e degli impiegati rientra nel potere discrezionale delle pubbliche amministrazioni ed è insindacabile dall'Autorità giudiziaria.*

*L'Autorità giudiziaria quindi è incompetente a ricercare se del suo potere discrezionale abbia fatto cattivo uso l'Amministrazione, per stabilirne la colpa, essendo il sindacato incompatibile con la discrezionalità.*

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 4 marzo, 17 aprile 1920 (*Pres.* Palladino; *Rel.* Appiani; *P. M.* De Notaristefani, *concl. conf.*) — Ferrovie Stato contro Conte e Sartori.

I genitori di Mario Conte, custode delle casseforti nella stazione di Venezia, gestione grande velocità, assassinato in ufficio la notte del 29 marzo 1916 dal compagno d'ufficio Pollesel Edoardo allo scopo d'impadronirsi delle chiavi delle casseforti e spogliarle, convennero in giudizio l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il risarcimento dei danni, facendone derivare la responsabilità, dal vincolo contrattuale d'impiego, ai termini dell'articolo 1124, 1218 Codice civile e dalla colpa sia per la mala electio del Pollesel a impiegato addetto a ufficio sì delicato, sia per il cattivo modo di sistemazione del pubblico servizio ferroviario nella stazione di Venezia e precisamente per non avere predisposto alcun mezzo di sorveglianza all'esterno dell'importantissimo ufficio, per non avere muniti gli addetti al medesimo di alcun mezzo di difesa personale, e per non avere fornito l'ufficio di alcun mezzo di segnalazione del pericolo.

Resistevano le ferrovie opponendo in via pregiudiziale:

La incompetenza assoluta della autorità giudiziaria a conoscere della domanda per la insindacabilità dell'operato dell'Amministrazione in ordine al modo di sistemazione di un pubblico servizio.

La improponibilità della domanda stessa a termini del D. luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558 in rapporto allo art. 18 del testo unico sulle pensioni ferroviarie.

Ma, il Tribunale prima, e la Corte di Appello poi con la denunziata sentenza respinsero le suddette eccezioni e ritennero la responsabilità della Amministrazione provvedendo di conseguenza.

Ricorrono le ferrovie con due motivi.

1) Violazione e falsa applicazione degli articoli 2, 3, 4 della legge 20 marzo 1865 alleg. *E*, n. 2748 serie prima sul contenzioso amministrativo: dell'art. 4 della legge 31 marzo 1877, n. 3761 (serie 2ª pei conflitti di attribuzione, dell'articolo 22 del testo unico della legge sul Consiglio di Stato, approvato col R. D. 17 agosto 1907, n. 638 e 1151 e segg. del Codice civile, degli art. 517, n. 2 e 3, 360 n. 6 e 361, n. 2 del Codice di procedura civile per violazione di legge di difetto di motivazione.

2) Violazione e falsa applicazione degli articoli 2, 3 e 4 della legge 20 marzo 1865 allegato *E*, n. 2248, serie 1ª nel contenzioso amministrativo, dell'art. 4 della legge 31 marzo 1877, n. 3761, serie 2ª sui conflitti di attribuzione, dell'art. 22 del testo unico delle leggi sul consiglio di Stato, approvato con R. decreto 17 agosto 1907, n. 638; 1151 segg. del Codice civile, del decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1458, in rapporto anche all'art. 8 del testo unico sulle pensioni ferroviarie 22 aprile 1909, n. 229, 517, n. 2 e 3. 360, 361 Codice procedura civile.

## IN DIRITTO.

Il supremo collegio riconosce pienamente fondato il primo motivo che consiste nella incompetenza dell'autorità giudiziaria a conoscere della domanda di danni spiegata dai genitori del Conte contro l'amministrazione delle ferrovie.

La questione, come posta dalla stessa sentenza qui denunziata, consiste nello stabilire se la Amministrazione sia civilmente responsabile della morte del Conte, per avere nella sistemazione del pubblico servizio a cui l'infelice era adibito omesse o trascurate le norme prudenziali per garantirne la sicurezza personale. Ora questo supremo collegio ha, da lungo tempo a questa parte, ripetutamente e costantemente affermato che l'operato della pubblica Amministrazione per ciò che riguarda la attuazione dei pubblici servizi e cioè il modo di sistemazione e di funzionamento degli uffici e degli impiegati, rientra per necessità politica ed amministrativa, per necessità di vita dello Stato, nell'orbita della potestà discrezionale, e soltanto innanzi all'autorità giudiziaria se ne può impugnare la legittimità per eccesso di potere e per incompetenza dell'organo che ha emanato il provvedimento, o per inosservanza delle forme e delle regole prescritte dalla legge.

La Corte d'Appello invero non disconosce formalmente questi principii, ma sulla considerazione che le norme positive limitatrici della libertà di azioni della Amministrazione non debbonsi riscontrare solo in precetti di indole particolare, bensì anche in quelle norme di diritto comune che genericamente ed in confronto di tutti obbligano a fare o non fare in certo modo a tutela dei diritti di ogni persona e che fra esse devesi annoverare quella del *neminem laedere*, che ha la consacrazione positiva negli articoli 1151 e 1152 del Codice civile, ritenne che questa norma appunto avesse violata la Amministrazione col trascurare le necessarie misure di speciale precauzione per la salvaguardia dei valori e per la tutela dell'impiegato. Ma con ciò la sentenza ferisce nella sostanza il principio che in apparenza protesta di rispettare, dappoichè le condizioni di fatto e di diritto a cui essa procede in proposito hanno per iscopo di stabilire che la Amministrazione avrebbe fatto cattivo uso del potere che essa ha di sistemare quel pubblico servizio e si sostanziano quindi in un vero e proprio sindacato dalla potestà discrezionale. Ed invero, come fu altra volta osservato da questo supremo collegio, in tanto un fatto che reca danni può dirsi lesivo di un diritto altrui, in quanto sia un fatto colposo o delittuoso. E poichè nella specie la colpa dell'amministrazione si farebbe consistere nella insufficienza ed ina-

deguatezza delle misure precauzionali da essa adottate, è evidente che si vuole con ciò ricercare quale uso essa abbia fatto del suo potere discrezionale, che è quanto dire sottoporre l'atto e il comportamento della Amministrazione ad un controllo non consentito dal carattere discrezionale insito in esso.

E poichè riesce con ciò stabilita la incompetenza dell'autorità giudiziaria

Per questi motivi cassa senza rinvio la denunziata sentenza, ecc.

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* » 8.00

*Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII – N. 21

20 MAGGIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



(2094) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

## Ordine di servizio N. 51.

### Apertura all'esercizio della fermata di Rosciano.

Col giorno 22 maggio 1920 viene aperta all'esercizio, in via di esperimento sulla linea Roma-Castellamare Adriatico, alla progressiva km. 25 + 768,40 e a destra della linea stessa, la fermata di Rosciano fra le stazioni di Manoppello e di Alanno, dalle quali dista rispettivamente m. 2334 e m. 2229.

La detta fermata viene abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani e sarà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata di Rosciano distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Manoppello.

Non essendo la fermata di Rosciano provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale di vigilanza.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

*Parte II* — N. 21 – 20 maggio 1920.

1

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 51-1920.*

**Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Rosciano.**

| DA | A<br>e viceversa | Biglietti di corsa semplice | | | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | |
| Rosciano | Castellamare Adriatico | 9.20 | 6.30 | 3.40 | Manoppello |
| | Pescara . . . . . . . | 8.80 | 6.05 | 3.20 | |
| | Chieti . . . . . . . . | 4.80 | 3.05 | 1.80 | |
| | Alanno. . . . . . . . | 1.55 | 1.25 | 0.90 | |
| | S. Valentino C.. . . . | 2.45 | 1.85 | 1.20 | |
| | Torre dei Passeri. . . | 5.20 | 3.15 | 2.— | |
| | Tocco Castiglione . . | 6.35 | 4.50 | 2.40 | |
| | Bussi. . . . . . . . . | 8.55 | 5 95 | 3.10 | |
| | Popoli . . . . . . . . | 9.45 | 6.55 | 3.50 | |
| | Pentima . . . . . . . | 11.05 | 7.50 | 4.50 | |
| | Pratola Peligna . . . | 12.60 | 8.60 | 5.— | |
| | Sulmona . . . . . . . | 14.15 | 9.55 | 5.60 | |
| | Manoppello . . . . . | 1.55 | 1.25 | 0.90 | |

*N. B.* — I prezzi suindicati comprendono gli aumenti di cui il decreto reale 410 dell'8 aprile 1920.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 51–1920.*

Nella « **PREFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO GENERALE DI SERVIZIO** » (edizione 1° agosto 1918).

— a pagina 13 fra i nomi di Rosarno e Roseto Capo Spulico devesi inserire:

Rosciano ★ (45) L B/R/114

— a pagina 16 aggiungere « Rosciano » nella nota (45) fra Cologna Marina e Scerne.

Nel « **Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato** » (edizione giugno 1914):

— a pagina 50 fra i nomi di Rosarno e Roseto Capo Spulico inserire:

Rosciano (g) (casa canton.)/Castellamare A.-Rieti-Terni/Roma 7° Sulmona/Teramo/98/V (6)/B (6)

riportando in calce alla pagina stessa la nota seguente:

(g) Aperta all'esercizio in via di esperimento.

— a pagina 93 nella tabella (98) *Castellamare Adriatico-Rieti-Terni* fra Manoppello ed Alanno trascrivere, in carattere *corsivo*, il nome di Rosciano con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Castellamare Adriatico | km. | 26 | S. Demetrio de' Vestini | km. | 87 |
| Pescara | » | 25 | Fossa | » | 90 |
| Chieti | » | 12 | Paganica | » | 95 |
| Manoppello | » | 3 | Aquila degli Abruzzi | » | 103 |
| Alanno | » | 3 | Sassa Tornimparte | » | 111 |
| S. Valentino Caramanico | » | 6 | Vigliano | » | 117 |
| Torre dei Passeri | » | 13 | Sella di Corno | » | 122 |
| Tocco Castiglione | » | 17 | Rocca di Corno | » | 127 |
| Bussi | » | 24 | Rocca di Fondi | » | 133 |
| Popoli | » | 27 | Antrodoco Borgo Velino | » | 142 |
| Pentima | » | 32 | Castel S. Angelo | » | 148 |
| Pratola Peligna | » | 37 | Cittaducale | » | 156 |
| Sulmona | » | 42 | Rieti | » | 165 |
| Raiano | » | 53 | Contigliano | » | 174 |
| Molina | » | 61 | Greccio | » | 180 |
| Acciano | » | 66 | Piediluco | » | 188 |
| Beffi | » | 71 | Marmore | » | 191 |
| Fontecchio | » | 77 | Stroncone | » | 198 |
| Fagnano Campana | » | 82 | Terni | » | 206 |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pagina 11 fra i nomi di Rosarno e Roseto Capo Spulico inserire:

Rosciano (casa cantoniera)/59/17 bis

— a pagina 59 fra Manoppello ed Alanno trascrivere:

17 bis/Rosciano (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 51–1920.*

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Castellamare Adriatico-Rieti-Terni la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 98 a pagina 93 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza si dovrà invece formare aggiungendo km. 11 a quella indicata per Chieti e km. 12 a quella indicata per Torre dei Passeri, scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per formazione della distanza.

## Ordine di servizio N. 52.

### Cambiamento di nome della stazione di S. Agostino.

(Vedi ordine di servizio n. 4-1920).

La stazione di S. Agostino, della linea Pisa-Roma, assume la nuova denominazione di *S. Agostino Maremma*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 51 e 90 (tabella 90), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNE.

# SENTENZA

**Incendi causati dall'esercizio ferroviario - Azione di risarcimento di danni - Limiti di competenza dell'Autorità giudiziaria.**

*Dalla indagine se e in quali condizioni possa verificarsi la responsabilità civile per colpa aquiliana a carico della pubblica Amministrazione, deriva, come diretta e immediata conseguenza, la proponibilità o meno dell'azione di risarcimento del danno, che si traduce, secondo l'uno o l'altro caso, nella competenza o incompetenza dell'autorità giudiziaria.*

*Poichè il servizio ferroviario si attua nel campo del diritto pubblico, ne scaturisce, logicamente e giuridicamente, che nessuna responsabilità si possa imputare all'Amministrazione ferroviaria, se un evento dannoso si abbia a deplorare in dipendenza degli strumenti del trasporto, quando siano conformi alle prescrizioni regolamentari del tempo, ai metodi coi quali l'Amministrazione medesima abbia ritenuto di avere sufficientemente garantito la sicurezza e conservazione della persona e dei beni dei cittadini.*

*L'azione avanti l'autorità giudiziaria è proponibile, però, quando si assuma che fonte dell'evento dannoso sia stata la manomissione, per parte dell'Amministrazione, di una norma fissa e determinata della legge* (1).

CASSAZIONE A SEZIONI UNITE - 11 marzo-15 aprile 1920 (*Pres.* Tommasi; *Est.* Morgigni de Manthoné; *P. M.* Tunesi, *concl. contr.*). Ferrovie dello Stato, *ricorrenti* contro Moriconi.

---

(1) Le massime accolte dalla Corte Suprema sono di grande importanza, poichè escludono la competenza dell'autorità giudiziaria quando non sia dedotta, come causa dell'evento dannoso, la inosservanza di norme di prevenzione fisse e determinate.

Sulla questione della risarcibilità del danno derivato da incendi lungo la linea ferroviaria, vedasi sentenza Cassazione Napoli nel *Bollettino* 1919-IV-215, con richiamo in nota.

---

(*Omissis*).

Considerato che queste Sezioni Unite hanno in molti casi statuito circa la questione, se e in quali condizioni possa verificarsi la responsabilità civile per colpa aquiliana a carico della pubblica Amministrazione, dalla quale indagine deriva, come diretta e immediata conseguenza, la proponibilità, o meno, dell'azione di risarcimento del danno, che si traduce, secondo l'uno o l'altro caso, nella competenza, o nella incompetenza dell'autorità giudiziaria. Quindi è che l'unica guida per la soluzione del problema sta nello esaminare se l'oggetto della domanda abbia per base un diritto, garantito, come tale, da tutela giurisdizionale, o invece si riferisca ai provvedimenti contingibili e discretivi dell'ente pubblico (Stato, provincia, comune) e ai criterii tecnici e amministrativi con i quali esso esercita la sua attività nelle diverse branche in cui questa si esplica, in quanto che non vi è dubbio che nel secondo caso l'azione non è ammissibile, e pertanto cessa nel magistrato comune la potestà di giudicare, non potendovi esservi azione dove non vi è diritto, e, venendo meno, dove non vi è azione, l'esercizio della giurisdizione per parte del giudice ordinario, mentre nel primo caso è indiscutibile la competenza dell'autorità giudiziaria, a norma dell'art. 2 della legge sul contenzioso amministrativo, 20 marzo 1865, alleg. *E*, che, senza fare distinzione di atti, devolve in genere alla giurisdizione comune tutte le materie nelle quali si faccia questione di un diritto civile, comunque vi possa essere interessata la pubblica amministrazione, ma con le limitazioni del successivo art. 4, nel senso cioè di esercitare il suo sindacato, non per sostituire la sua autorità nella emanazione di provvedimenti amministrativi, bensì per conoscere degli effetti dell'atto amministrativo, positivo o negativo, che sia, in relazione all'oggetto dedotto in giudizio, in altri termini, limitatamente all'obbligo del risarcimento del danno. quale conseguenza della colpa civile, generatrice dell'obbligo medesimo.

Così, nel presente tema del servizio ferroviario, avvi che questo si attua in conformità di apposite norme, e secondo i criterii discrezionali, tecnico-amministrativi, che, per necessità insuperabili, le leggi ed i regolamenti devono affidare tanto agli organi maggiori che presiedono al suo esplicamento quanto agli

organi minori, i quali materialmente lo eseguono, nella rispettiva sfera di attribuzione.

Poichè codesto servizio si attua nel campo del diritto pubblico, ne scaturisce, logicamente e giuridicamente, che nessun soggetto privato possa pretendere che l'amministrazione adoperi particolarmente metodi tecnici, che s'informi all'uno, o all'altro criterio di garanzia per la sicurezza dell'incolumità personale o per la conservazione dei beni dei cittadini, e nessuna responsabilità le si può imputare se un evento dannoso si abbia a deplorare dipendendo questo dagli stessi strumenti del trasporto, quando siano conformi alle prescrizioni regolamentari del tempo, ai metodi con cui l'Amministrazione medesima abbia ritenuto di avere sufficientemente garantito la suddetta materiale sicurezza e conservazione, in modo che il sinistro sia l'eccezionale, ma inevitabile prodotto dalle condizioni nelle quali il servizio deve necessariamente svolgersi. Però, d'altra parte, essendo cosa certa che l'Amministrazione compia la sua attività nella sfera della legittimità, chi abbia interesse a reclamare contro gli atti amministrativi, potrà presentare ricorso alla superiore autorità gerarchica, e in taluni casi gli sarà pure consentito di adire gli organi giurisdizionali amministrativi, giusta la legge, testo unico 17 agosto 1907, n. 638.

Diverso aspetto presenta la questione quando, in linea di fatto, si assuma che fonte dell'evento dannoso sia stata la manomissione per parte dell'Amministrazione di una norma fissa e determinata della legge, imperocchè allora, trattandosi di trasgressione delle disposizioni che tutelano il diritto del soggetto privato all'integrità corporale, o alla conservazione dei suoi averi, l'azione avanti la giurisdizione civile ordinaria, per ottenere il risarcimento del danno, è certamente proponibile in quanto, come dianzi fu rilevato, il giudice è chiamato a verificare non già il modo di esplicazione dell'attività amministrativa nell'ambito assegnato dalla legge all'ente pubblico, ma a conoscere degli effetti dannosi che siano derivati dalla omissione, o dall'illegittimo esercizio di codesta attività, e ciò in forza e in applicazione delle sopramenzionate esplicite disposizioni del diritto positivo vigente.

Nella specie, come apparisce dalla citazione introduttiva del giudizio, dalla comparsa conclusionale della stessa amministrazione delle Ferrovie, e dalla sentenza denunziata, gli attori as-

sumevano che gl'incendi sarebbero stati causati dal seccume esistente lungo la scarpata della linea ferroviaria, e non eliminato dall'Amministrazione, secondo era suo preciso dovere, il quale seccume, bruciato dalle materie incandescenti, sprigionatisi dalle ciminiere delle locomotive dei treni in corsa, avrebbe propagato l'incendio ai boschi limitrofi degli attori medesimi, onde, come deducevano, ne deriva la colpa della convenuta, e il corrispondente suo obbligo a risarcire il danno, ai termini degli art. 1151 e 1152 Codice civile. Quindi, contestata la lite, gl'istanti chiesero di essere ammessi a provare per mezzo di testimoni il fatto generatore del danno, cioè « gl'incendi ebbero causa per la fuoru« scita di materie incandescenti dalle locomotive (che in quel « tratto di ripida ascesa è mantenuta sempre sotto forte pres« sione) le quali bruciarono prima i seccumi posti lungo la scar« pata della linea ferroviaria, dove il fuoco si comunicò ai bo« sconi limitrofi di proprietà Moriconi, e questi boschi parte ce« dui e parte di alto fusto, così esistevano prima della costru« zione della linea ».

Dunque base dell'azione era l'omissione per parte dell'Amministrazione di quanto era obbligata a fare, cioè di liberare la scarpata dal seccume ivi cumulatosi, e poichè cotale omissione e il nesso di causalità tra questa e la lesione del diritto gli attori volevano dimostrare, rettamente i giudici del merito ritennero la propria competenza e ammisero la domandata prova, con cui si intendeva di dare appunto codesta giustificazione. Così pronunziando essi fecero esatta applicazione dei principii, di cui sopra si è discusso, trattandosi, nella subbietta materia, di verificare l'esistenza, o meno, dell'asserita manomissione di un obbligo particolare dell'Amministrazione, dalla quale trasgressione sarebbero derivati i danni di cui si chiedeva l'indennizzo; imperocchè se l'esplicazione dei mezzi per l'attuazione del servizio ferroviario appartiene all'ente pubblico, senza che possa in alcun modo esser soggetto al sindacato della giurisdizione comune, la infrazione di un obbligo, stabilito dalla legge e dal regolamento, in quanto abbia prodotto un evento dannoso ai privati, i quali dall'adempimento dell'obbligo stesso dovevano riceverne tutela, trascende dall'orbita del diritto obbiettivo, e passa in quella del di subbiettivo, sempre in relazione soltanto agli effetti verificatisi. a norma del succitato art. 4.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII - N. 22

27 MAGGIO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima — Leggi e decreti:**



(2339) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

**Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***



**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:***

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**

**Regio decreto-legge** 7 *marzo* 1920, *n.* 366, *che estende ai territori occupati della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina la tariffa dei dazi doganali del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto coi ministri per le finanze e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono estese ai territori occupati della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina:

*a*) la tariffa dei dazi doganali del Regno d'Italia, testo unico, approvato col R. decreto 28 luglio 1910, n. 577, con le variazioni successive introdottevi;

*b*) il repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali del Regno d'Italia, testo unico, approvato col R. decreto 8 gennaio 1914, n. 10, con le modificazioni introdottevi;

*c*) le disposizioni sulle tare doganali, testo unico approvato con Regio decreto 28 luglio 1910, n. 577;

*d*) le disposizioni concernenti la liquidazione e la riscossione del diritto di statistica, risultanti dal Regio decreto 22 novembre 1914, n. 1289, e dal Regio decreto-legge 24 novembre 1919, n. 2165, allegato *C*.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1920, n. 127.

Art. 2.

In luogo delle tasse di bollo contemplate dall'art. 19 delle disposizioni preliminari della tariffa dei dazi doganali, di cui al precedente articolo 1, lettera *a*), si applicano sulle bollette e sui documenti doganali quelle previste dall'art. 13 della tariffa annessa all'allegato *A* del decreto-legge 29 febbraio 1920, n. 278.

L'esenzione dal diritto di statistica di cui all'art. 2, lettera *h*), del R. decreto 22 novembre 1914, n. 1289, riguarda l'importazione temporanea degli attrezzi navali da riparare e degli altri oggetti d'uso delle navi ancorate nei porti e destinati ad essere reimbarcati sulle navi stesse, nonchè degli oggetti d'uso casalingo e rurale dei paesi situati all'estrema frontiera, e l'importazione ed esportazione temporanea del bestiame destinato al pascolo, al lavoro, allo svernamento o alle fiere e mercati, nonchè dei veicoli da strade ferrate adibiti a trasporti internazionali, delle vetture e carri anche automobili, compresi i velocipedi e le bestie da tiro, da soma o da cavalcatura, in quanto tali operazioni sieno ammesse dalle disposizioni vigenti nei territori ai quali è applicabile il presente decreto.

Art. 3.

Per l'importazione dei prodotti qui sotto elencati, soggetti nel Regno ad imposta di fabbricazione, verrà riscosso, oltre il dazio, la soprattassa di fabbricazione nella misura indicata a fianco di ciascuno di essi, eguale a quella dovuta per l'importazione nel Regno, anche se destinati ai territori ai quali è applicabile il presente decreto:

Spiriti, per ett. anidro a 15.56 del termometro, L. 500.

Sono pure soggetti alla soprattassa i prodotti che contengono spirito o che ne richiesero il consumo nella loro fabbricazione, indicati nella tariffa dei dazi doganali.

Birra, per grado e per ettolitro, L. 3.

Acque gassose, per quintale, L. 4.

Polveri piriche e prodotti esplodenti:

Polveri da mina e polverino non granito, per kg. L. 0.50.

Polveri da caccia e ogni altro esplodente da mina, per chilogramma L. 1.25.

Altri prodotti esplodenti da caccia e da carica, per kg. L. 2.50.

Zucchero di 1ª classe, per quintale L. 216.15.

Zucchero di 2ª classe, per quintale L. 213.20.

Glucosio liquido, per quintale L. 40.

Glucosio solido, per quintale L. 80.

Oli di semi, per quintale L. 15.

Acido acetico puro contenente in acido acetico anidro:

*a*) 10 per cento o meno, per quintale L. 15;

*b*) più di 10 per cento e meno di 30 per cento, per quintale L. 51;

*c*) 30 per cento e più, ma meno di 50 per cento, per quintale L. 90;

*d*) 50 per cento e più, ma meno di 70 per cento, per quintale L. 126;

*e*) 70 per cento e più, ma meno di 90 per cento per quintale L. 162;

*f*) 90 per cento e più, per quintale L. 180.

Saponi da toletta e saponi medicinali, per quintale L. 40.

Saponi di altra specie, per quintale L. 20.

Tali soprattasse si applicano secondo le norme stabilite nella tariffa dei dazi doganali.

Art. 4.

Le controversie fra i contribuenti e la dogana, rispetto alla qualificazione delle merci, verranno risolute secondo le norme del testo unico delle leggi per la risoluzione delle controversie doganali, approvato con R. decreto 9 aprile 1911, n. 330 e del regolamento per l'applicazione del predetto testo unico, approvato col decreto Ministeriale 19 aprile 1911, n. 1270, che vengono parimenti estesi ai territori occupati della Venezia Giulia e Tridentina.

Art. 5.

Un esemplare delle leggi e dei decreti citati negli articoli 1 e 4, verrà trasmesso ai commissari civili della Venezia Giulia e

della Venezia Tridentina per essere depositato in ufficio e tenuto durante l'orario normale a disposizione del pubblico per quindici giorni consecutivi, a decorrere da quello in cui entrerà in vigore il presente decreto.

Art. 6.

Sono poste fuori vigore le disposizioni delle leggi e ordinanze del cessato regime che regolino la materia contemplata dagli articoli precedenti in modo diverso da quello stabilito col presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge allorquando le Provincie alle quali si applica, saranno rappresentate al Parlamento nazionale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MORTARA — TEDESCO — FERRARIS.

*Visto,* Il guardasigilli: MORTARA.

**Regio decreto-legge** 8 *aprile* 1920, *n.* 630, *che devolve ad un Comitato centrale per l'approvvigionamento e l'assegnazione dei combustibili, le attribuzioni e poteri esercitati dal Comitato istituito col decreto Luogotenenziale* 29 *agosto* 1918, *numero* 1260 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 29 agosto 1918, n. 1260;
Visto il decreto Luogotenenziale 5 ottobre 1916, n. 1569;
Visto il R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per l'industria, commercio e lavoro e per gli approvvigionamenti e consumi alimentari, di concerto con quelli del tesoro, della guerra, della marina, delle finanze e dei lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le attribuzioni e i poteri esercitati in base alle disposizioni vigenti dal Comitato istituito col decreto Luogotenenziale 29 agosto 1918, n. 1260, dalla Commissione per la benzina, istituito col decreto ministeriale 1° dicembre 1916 e dall'ufficio pel petrolio del Ministero per l'industria, commercio e lavoro e di ogni altro Comitato o Commissione in materia di combustibili, sono devoluti ad un Comitato centrale per l'approvvigionamento e l'assegnazione dei combustibili costituito in conformità delle norme seguenti presso la Direzione generale per i combustibili del Ministero dell'industria, commercio e lavoro.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 maggio 1920, n. 122.

Art. 2.

Il Comitato centrale è presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina mercantile, i combustibili e la aeronautica, ed è composto dal direttore generale per i combustibili, di un funzionario della direzione generale combustibili, di otto funzionari in rappresentanza rispettivamente dei Ministeri delle finanze, del tesoro, della guerra, della marina, dell'industria, commercio e lavoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di due rappresentanti del Parlamento e di quattro esperti in materia.

Quando il Comitato lo creda opportuno potrà aggregarsi a titolo di consiglio, e senza voto deliberativo, altre persone competenti per l'esame di problemi speciali.

Art. 3.

I membri del Comitato centrale sono nominati dal ministro per l'industria, commercio e lavoro, il quale provvederà altresì a costituire presso il Comitato un apposito ufficio.

Le somme occorrenti per il funzionamento del Comitato centrale e del suo ufficio saranno stanziate con decreto promosso dal ministro per l'industria, commercio e lavoro, di concerto con quello del tesoro, fermo il disposto dell'art. 11 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — FERRARIS — LUZZATTI — SCHANZER — DE NAVA — BONOMI — SECHI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 18 *aprile* 1920, *n.* 639, *relativo alla sistemazione del personale avventizio italiano, assunto per l'esercizio delle ferrovie della Libia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1° (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello *ad interim* delle colonie e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli avventizi italiani assunti per l'esercizio delle ferrovie della Libia, i quali abbiano almeno un anno di ininterrotto servizio alla data del presente decreto, possono, a loro domanda, da prodursi entro un mese da detta pubblicazione, far passaggio nel personale delle ferrovie dello Stato nella condizione:

*a*) di agenti stabili, quando alla data del passaggio non abbiano oltrepassata l'età di anni 45;

*b*) di agenti avventizi, quando alla data del passaggio abbiano altrepassata l'età di 45 anni. Questi avranno il trattamento di cui all'art. 268 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393, ad eccezione di quanto riguarda la determinazione della qualifica e dello stipendio o della paga.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 maggio 1920, n. 121.

Art. 2.

La qualifica e lo stipendio, o paga, da assegnarsi tanto agli agenti di cui al comma *a*), quanto a quelli di cui al comma *b*), dell'art. 1 saranno determinati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale potrà all'uopo sottoporre gli agenti ad esperimenti. Il passaggio alle ferrovie dello Stato decorrerà dalla data in cui l'agente assumerà presso le ferrovie dello Stato la posizione della qualifica assegnategli.

Art. 3.

Gli agenti passati alle ferrovie dello Stato nella condizione di stabili che alla data di invio in Libia non avevano oltrepassata l'età di 35 anni possono essere inscritti al fondo pensioni.

Art. 4.

Agli agenti non inscritti al fondo pensioni ed a quelli rimasti nella condizione di avventizio, e, in caso di morte, alla vedova ed ai figli, è applicabile il disposto dell'art. 269 del citato regolamento del personale delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 20 *aprile* 1920, *n.* 478, *concernente il trasporto dei fondi dello stato di previsione del soppresso Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici, di quello dell'industria, commercio e lavoro e dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1919-20 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 21 marzo 1920, n. 304;

Vista la legge 31 marzo 1920, n. 350;

Ritenuta l'opportunità di trasferire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici i fondi per l'elettrificazione delle ferrovie inscritti nello stato di previsione del soppresso Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, salvo provvedere alla definitiva distribuzione quando sarà stato emanato il decreto di cui al capoverso dell'art. 6 del R. decreto 21 marzo 1920, n. 304;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto col Ministro per l'industria, commercio e lavoro e col Ministro dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

I fondi di bilancio del soppresso Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari in conto competenza e in conto residui, sono distribuiti fra il Ministero dell'industria, commercio e lavoro, il Ministero dei lavori pubblici e l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in conformità delle annesse tabelle, firmate, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 maggio 1920, n. 112.

Art. 2.

Tutti gli atti emessi con imputazione ai capitoli di cui alle annesse tabelle, concernenti lo stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari si intendono riferiti ai corrispondenti capitoli degli stati di previsione della spesa del Ministero dell'industria, commercio e lavoro, del Ministero dei lavori pubblici e dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, secondo risulta dalle tabelle medesime.

Art. 3.

Le disposizioni risultanti da atti registrati alla Corte dei conti, in ordine alla imputazione delle spese per la capitanerie di porto, sostenute con i fondi dello stato di previsione del Ministero della marina posteriormente al 31 dicembre 1919, nonchè quello circa il trasporto delle rimanenze a debito e a credito alla stessa data sulle anticipazioni fatte dal Ministero della marina alle capitanerie di porto, si intendono riferite ai corrispondenti capitoli dello stato di previsione del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, anzichè di quello del soppresso Ministero dei trasporti.

Similmente nello stato di previsione di quest'ultimo Ministero saranno trasferiti, con decreto del ministro del tesoro, i residui che risulteranno accertati al 30 giugno 1920 col conto consuntivo per l'esercizio 1919-1920 sui capitoli dello stato di previsione del Ministero della marina riguardanti le capitanerie di porto.

Art. 4.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — DE NAVA — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

*Omissis.*

TABELLA *C*.

**TABELLE delle assegnazioni dello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1919-1920 che si reintegrano ai corrispondenti capitoli dello Stato per l'esercizio medesimo ai sensi dell'art. 7 del Regio decreto 21 marzo 1920, n. 304.**

| N° dei capitoli | | DENOMINAZIONE nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato | Stanziamento | |
|---|---|---|---|---|
| del Ministero dei trasporti | dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato | | in conto competenza | in conto residui |
| 28-XVIII parte | 1 | Personale . . . . . . . . . . . . . . | 275,000 | — |
| 28-XIX | 2 | Forniture, spese ed acquisti . . . . | 18,500 | — |
| 28-XX | 33 | Contributo al fondo pensioni e sussidi. | 17,500 | — |
| 28-XXI | 62 | Annualità dovuta al tesoro per interessi e ammortamenti. | 20,000 | — |
| 28-XVIII parte | 40-*bis* | Erogazione ritenute al personale . | 25,000 | — |

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:

*Il ministro del tesoro:* LUZZATTI. *Il ministro dei lavori pubblici:* DE NAVA.

*Il ministro dell'industria, commercio e lavoro:* FERRARIS.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *aprile* 1920, *n.* 636, *che applica temporaneamente prezzi speciali ridotti per il trasporto di operai sulla linea Milano-Rho* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 30 giugno 1906, n. 272, e 4 luglio 1907, n. 429;
Visto il R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In via temporanea, a partire dal 26 aprile 1920 e fino a quando l'Amministrazione esercente la tramvia Milano-Gallarate non sia fornita dei mezzi necessari per provvedere al trasporto degli operai che si recano a lavorare negli stabilimenti industriali di Milano, l'Ammnistrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad applicare per il trasporto degli operai medesimi, con treni speciali sulla linea Milano-Rho, prezzi speciali ridotti in relazione a quelli della suddetta tramvia.

Art. 2.

L'imposta erariale da pagarsi pei biglietti a prezzo ridotto di cui all'articolo precedente è quella dei trasporti a piccola velocità

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 maggio 1920, n. 122.

Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI — FALCIONI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

**REGIO DECRETO-LEGGE 2** *maggio* 1920, *n.* 597, *che provvede alle spese per l'applicazione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTA' DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, delle finanze e dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per provvedere all'applicazione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato od in corso di costruzione, indipendentemente da quanto dispone l'art. 15 del decreto Luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57, ed in aumento ai fondi assegnati

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 maggio 1920, n. 119.

all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con l'art. 7 del decreto 17 novembre 1919, n. 1698, è autorizzata l'assegnazione al bilancio speciale di detta Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli 800 milioni, che erano stati a questo fine stanziati nel bilancio del sopresso Ministero per i trasporti ferroviari e marittimi, in virtù dell'art. 2 del decreto legge 25 agosto 1919, n. 1502:

Tale somma rimarrà ripartita in otto esercizi a decorrere dal 1919-920, nel quale lo stanziamento è stabilito in 60 milioni. Per i successivi, la misura di esso sarà fissata con la legge di approvazione del bilancio.

Alla spesa di cui al presente articolo, sarà provveduto mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che il ministero del tesoro riterrà più opportuni.

## Art. 2.

Resteranno in aumento della somma menzionata nel precedente articolo, le quote a carico dei fondi assegnati alla costruzione di nuove strade ferrate per contributo nelle spese per le relative elettrificazioni e quelle a carico del Ministero delle poste e telegrafi per contributo nelle spese che, a giudizio del Ministero stesso, occorreranno alla sitemazione delle linee telegrafiche e telefoniche situate lungo le linee ferroviarie esercitate a trazione elettrica.

Sarà anche portata annualmente in aumento della somma stabilita nell'art. 1° quella che sarebbe occorsa per provvedere il carbone nell'anno precedente se le linee già elettrificate fossero state invece esercitate a vapore.

## Art. 3.

Le linee da elettrificare saranno determinate con suoi decreti dal ministro dei lavori pubblici, sentita la sezione seconda del Consiglio superiore delle acque istituita a norma dell'art. 11 ed il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

I decreti suddetti avranno valore di dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge del 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4.

Nella costruzione di nuove ferrovie da parte dello Stato e nelle concessioni all'industria privata di nuove ferrovie, si prevederà di regola l'esercizio con trazione elettrica, a meno che non sia accertata la pratica impossibilità di produrre o trasportare energia idro-elettrica o energia ricavata con impiego di combustibili nazionali .

Art. 5.

Alla energia occorrente per l'elettrificazione ferroviaria si provvederà, di regola, con forniture da aziende produttrici di energia elettrica.

Il ministro dei lavori pubblici potrà autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a provvedere anche direttamente ad impianti idro-elettrici su corsi d'acqua assegnati all'Amministrazione stessa a norma delle disposizioni vigenti e ad impianti termo-elettrici con utilizzazione di combustili nazionali. A questo fine l'Amministrazione ferroviaria potrà servirsi temporaneamente dei fondi menzionati nell'art. 1, salvo reintegrazione con successivi stanziamenti.

Art. 6

Ferme restando le disposizioni del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1995, alle aziende fornitrici dell'energia occorrente all'elettrotrazione ferroviaria, può, con decreto del ministro dei lavori pubblici, previo parere della sezione 2ª del Consiglio superiore delle acque, essere accordata una sovvenzione in caso di nuovi impianti idro-elettrici o di importanti modificazioni di impianti esistenti e quando le forniture abbiano luogo con speciali condizioni e suggezioni.

La sovvenzione non può superare le L. 40 per kilowatt anno fornito alle ferrovie, ritenendo a tale effetto di ore 3000 l'orario di somministrazione annua della medesima. Essa non può essere accordata per un periodo superiore ad un ventennio.

Per il pagamento di tali sovvenzioni sarà annualmente autoriz-

zato lo stanziamento dei fondi occorrenti in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, con la legge di approvazione del bilancio medesimo.

Nei riguardi degli impianti e delle modificazioni sopra menzionati, sono inoltre applicabili le disposizioni dell'art. 3 del decreto Luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454, e del R. decreto 12 giugno 1919, n. 1225.

Per le Società produttrici di energia mediante impianti centrali di utilizzazione di combustibili nazionali, restano fermi le sovvenzioni e gli altri benefici stabiliti col citato decreto Luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili anche in favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in quanto sia produttrice di energia occorrente all'elettrificazione ferroviaria.

### Art. 7.

Nei contratti di somministrazione con nuovi impianti di energia elettrica alle ferrovie dello Stato per le linee esercitate a trazione elettrica, il prezzo di essa dovrà essere commisurato al costo di produzione, il quale si determinerà con le norme seguenti.

Sarà stabilito il costo degli impianti e su di questi saranno computati l'interesse annuo al 6 % e la quota di ammortamento in relazione alla durata della concessione.

Alle spese degli interessi e dell'ammortamento si aggiungeranno quelle generali e di esercizio in misura non superiore, complessivamente e per ogni anno, al 6 % del costo degli impianti ed una quota di utile industriale corrispondente ad un decimo di tutte le spese annue ora indicate.

Il totale di dette spese, diminuito dell'importo delle sovvenzioni governative e degli altri proventi non dipendenti da fornitura, trasporto e trasformazione di energia elettrica, sarà ripartito sulla totale quantità di energia annualmente venduta ed in ogni caso su non meno della metà di quella producibile.

Compiuti gli impianti e scorsi non oltre dieci anni dall'inizio della fornitura, sarà proceduto su richiesta di una delle parti alla revisione del prezzo in base ai consuntivi del costo degli impianti

ed alle reali risultanze delle spese generali e di esercizio. La revisione sarà di poi rinnovata ogni dieci anni.

Nei contratti si determineranno i quantitativi minimi annuali di kilowatt-ore, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si obbliga di utilizzare .

Art. 8.

In applicazione dell'art. 13 del R. decreto-legge 21 marzo 1920, n. 304, è demandato al ministero dei lavori pubblici provvedere, sentita la sezione seconda dei Consiglio superiore delle acque, e, occorrendo, il Consiglio stesso a sezioni riunite:

*a)* al disciplinamento della produzione della energia elettrica ed al collegamento delle varie sorgenti;

*b)* all'approvazione del piano di massima di elettrificazione delle ferrovie dello Stato.

I provvedimenti che in relazione al piano di massima, sono necessari nei riguardi della difesa e della sicurezza dello Stato, sono concordati col ministro della guerra;

*c)* all'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a provvedere direttamente alla produzione dell'energia necessaria alla trazione elettrica dei treni ed all'approvazione dei progetti delle opere e degli impianti idraulici alla medesima relativi;

*d)* all'approvazione dei progetti tipo di elettrificazione ed alla adozione dei medesimi nei vari tronchi ferroviari;

*e)* all'autorizzazione all'elettrificazione delle ferrovie concesse in esercizio all'industria privata ed all'approvazione dei progetti relativi;

*f)* all'approvazione dei progetti per impianti centrali di utilizzazione dei combustibili nazionali, di cui al decreto 28 marzo 1919, n. 454.

Art. 9.

L'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, in esecuzione dei progetti approvati a norma dell'articolo precedente, ha facoltà di provvedere:

*a)* ai lavori ed alle provviste per la produzione diretta dell'energia nei casi in cui a ciò sia stata autorizzata;

*b*) ai contratti per la fornitura di energia da parte di aziende produttrici, dopo avere sentito in merito ad essi il parere della sezione seconda del Consiglio superiore delle acque;

*c*) ai lavori ed alle provviste in sede occorrenti all'elettrificazione delle linee, senza richiedere nuove approvazioni per le varianti dei progetti di tipi, che riconosca eventualmente necessarie ed opportune, se non importino modificazioni sostanziali dei tipi stessi.

Art 10.

Dell'adempimento delle attribuzioni stabilite dal presente decreto il ministro dei lavori pubblici potrà incaricare funzionari del Ministero e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in numero non superiore ad otto, attribuendo ad uno di essi la direzione dell'ufficio. Le spese occorrenti pel funzionamento di tale ufficio graveranno sui fondi menzionati nell'art. 1.

Art. 11.

Il Consiglio superiore delle acque è diviso in due sezioni.

La prima sezione rimane costituita a norma dell'art. 44 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161. Però ne fa parte anche un secondo funzionario dell'Amministrazione delle ferrovie in sostituzione di quello delegato dal Ministero dei trasporti ferroviari e marittimi che è stato soppresso.

Essa continuerà ad occuparsi delle materie indicate nel detto R. decreto.

Art. 12.

La seconda sezione del Consiglio superiore delle acque, si compone:

*a*) del presidente o del vice presidente e di uno dei funzionari delle ferrovie, che fanno parte della prima sezione;

*b*) di un consigliere di Stato, di un funzionario di grado almeno equivalente a capo divisione delegato dal Ministero delle poste e telegrafi, e di due altri funzionari delle ferrovie dello Stato;

c) di tre tecnici di speciale competenza in materia di elettrotrazione scelti dal ministro dei lavori pubblici.

Fa anche parte di tale sezione l'incaricato della direzione dell'ufficio menzionato nell'art. 10.

Quando la seconda sezione del Consiglio superiore delle acque è chiamata a pronunziarsi sull'applicazione del R. decreto-legge 28 marzo 1919, n. 454, invece dei due tecnici di cui alla lettera c), ne fanno parte i delegati del tesoro e dell'agricoltura appartenenti alla sezione prima e due esperti in materia di combustibili scelti dal mnistro dei lavori pubblici.

I nuovi componenti della sezione seconda sono nominati con decreto Reale, durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

Si applicano anche ai nuovi componenti della seconda sezione le disposizioni sancite nei due ultimi capoversi dell'art. 44 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2761.

Art. 13.

La seconda sezione del Consiglio superiore delle acque dà parere su tutti gli affari riguardanti il disciplinamento della produzione della energia elettrica e l'elettrificazione ad essa demandati dal presente decreto, sull'applicazione del decreto Luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454 e sugli altri affari attinenti alle stesse materie, che il ministro dei lavori pubblici crederà di sottoporre al suo esame.

Art. 14.

Le controversie derivanti dai contratti stipulati in applicazione del presente decreto sono decise da un collegio arbitrale, che dovrà riunirsi in Roma e sarà composto da tre arbitri scelti, uno da ciascuna delle parti ed il terzo, che avrà le funzioni di presidente, dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio stesso.

La costituzione del collegio avrà luogo dietro istanza della par-

te interessata. La richiesta a ciò relativa dovrà contenere la designazione dell'arbitro scelto dalla parte richiedente e la sua accettazione.

Art. 15.

Sono abrogati i RR. decreti 25 agosto e 28 settembre 1919, numeri 1582 e 1805.

Art. 16.

Il presente decreto, che entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato ,sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI - DE NAVA - LUZZATTI -
SCHANZER - FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 2 *maggio* 1920, *n.* 598, *contenente provvedimenti economici a favore del personale addetto all'esercizio della navigazione di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale numero 1393 del 13 agosto 1917;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 maggio 1920, n. 118.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria, commercio e lavoro, di concerto col ministro del tesoro;

**Abbiamo decretato e decretiamo:**

Art. 1.

I quadri di classificazione (art. 3) di cui l'art. 23 del reg. P. N. approvato con decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917, sono aboliti e sostituiti da quelli annessi al presente decreto.

Gli aumenti di stipendio al personale di stato maggiore saranno conferiti ad ogni quinquennio ed in ragione di 1/10 dell'ultimo stipendio.

Agli ufficiali che, all'atto dell'applicazione delle nuove tabelle, hanno anzianità di grado pari o superiore ad un quinquennio, sarà corrisposto un aumento di 1/10 dello stipendio previsto dalle tabelle stesse. In caso di promozione, quando lo stipendio assegnato al nuovo grado fosse inferiore a quello percepito precedentemente, l'agente manterrà *ad personam* la differenza fra il nuovo stipendio e quello precedente, e tale differenza verrà assorbita nel successivo per conseguito quinquennio.

Art. 2.

Nelle paghe previste dalle nuove tabelle di cui all'articolo precedente, sono comprese le indennità per navigazione e rappresentanza, le indennità e soprassoldi stabili dal decreto Luogotenenziale n. 1392 del 2 settembre 1917 e l'indennità per caro viveri di cui al precitato decreto e a quello n. 1314 del 14 settembre 1918 nonchè la indennità per lo stesso titolo stabilita dalla Commissione di conciliazione ed arbitrato per i trasporti marittimi con sentenza 31 ottobre 1918.

Al personale navigante addetto alle linee di navigazione di cui alla legge 5 aprile 1908, n. 111, ed al servizio sullo stretto di Messina, saranno estesi soltanto i benefici economici che in avvenire potranno essere deliberati a favore del personale navigante della marina mercantile.

Art. 3.

Sono approvate le seguenti variazioni al R. P. N. di cui al decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393:

Art. 40, soppresso.

Art. 41, soppresso.

Art. 42, soppresso.

Art. 43, soppresso il 2° comma.

Art. 44, soppresso.

Art. 61, il 2° comma e 3° comma sono sostituiti dal seguente comma:

« Detta licenza può avere la durata in ciascun anno solare di: 26 giorni per lo stato maggiore; 16 giorni per la bassa forza »;

Art. 68, il primo comma è sostituito dal seguente:

« Aspettativa è la esenzione temporanea degli agenti stabili dal servizio per comprovati motivi di salute, per giustificate ragioni di interesse privato o di famiglia o per servizio militare ».

All'articolo suddetto si aggiunge il seguente comma:

«L'aspettativa per ragioni di interesse privato o di famiglia può essere concessa soltanto in seguito a domanda dell'interessato e per una durata non eccedente sei mesi.

L'agente in aspettativa per interesse privato o di famiglia non ha diritto ad alcuna quota di stipendio o di paga e il tempo trascorso in detta aspettativa non è computato agli effetti della anzianità »

Art. 75. — E' aggiunto il comma:

« *a-bis*) quando sia scaduto il termine dell'aspettativa per ragioni d'interesse privato o di famiglia senza che l'agente abbia ripreso servizio ».

Art. 121. — L'indennità giornaliera vitto stabilita da questo articolo sarà la seguente:

Ufficiali di stato maggiore, L. 12.

Sotto ufficiali, L. 10.

Bassa forza, L. 6.

Detta indennità è soggetta a revisione di 6 in 6 mesi.

Art. 124. — Al punto *b*) sono soppresse le parole « e nella mi-

sura ecc., fino a mozzi » e sostituite dalle seguenti: « e nella misura indicata nel contratto stesso ».

Art. 144. — È soppresso il primo comma. Al secondo comma soppresse le parole: « per l'esercizio di funzioni di grado superiore ».

È aggiunto il terzo comma seguente: « Al personale di bassa forza cui fossero affidate funzioni di grado superiore, spettano la paga e le indennità inerenti a tale grado. Ugualmente per gli ufficiali quando siano adibiti soltanto a funzioni di comandante e capo macchinista ».

Art. 4.

I provvedimenti finanziari di cui agli articoli precedenti hanno vigore dal 1° luglio 1919.

Art. 5.

La pianta numerica del ruolo organico del personale addetto al servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina, di cui all'art. 6 del decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 1144, viene modificata come segue:

Comandanti, n. 11.
Capitano in secondo di 1ª e 2ª classe, n. 12.
Nostromi, n. 10.
Marinai, n. 75.
Capi macchinisti, n. 12.
Macchinisti in secondo di 1ª e 2ª classe, n. 14.
Capi fuochisti, n. 10.
Elettricisti di 1ª classe, n. 6.
Elettricisti di 2ª classe, n. 6.
Fuochisti, n. 55.
Carbonai, n. 25.

La pianta numerica del personale avventizio viene fissata come appresso:

Maestri di casa e camerieri complessivamente, n. 18.
Mozzi, n. 20.

Le eventuali varianti che si rendessero necessarie di apportare in seguito alla pianta suddetta dovranno essere fissate dalla Direzione generale per l'esercizio navigazione ed approvate dal ministro competente.

### Art. 6.

A deroga di quanto è stabilito dagli articoli 5, 6 e 7 del regolamento del personale navigante per il completamento della pianta organica del personale addetto allo stretto di Messina di cui all'articolo 5 sarà provveduto in ordine di anzianità di avventiziato, per coprire i posti vacanti, con la nomina a ruolo del personale avventizio sia di stato maggiore che, di bassa forza in servizio dalla data di pubblicazione del presente decreto, che abbia i requisiti richiesti dal regolamento stesso e che alla data del 1° luglio 1920, abbia età non superiore a 45 anni ed almeno un anno di servizio continuativo.

Per coloro che alla data suddetta non avessero compiuto l'anno di servizio prescritto potranno essere sistemati a ruolo al compimento di tale periodo sempreché vi sia posto nella pianta ed abbiano i requisiti richiesti.

I criteri per l'accertamento dei requisiti fisici di cui al punto 4° dell'art. 7 del predetto regolamento saranno quelli fissati in base al secondo comma dell'art. 7 del decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 1144.

### Art. 7.

Agli avventizi di stato maggiore e di bassa forza che avendo i requisiti fisici e di servizio di cui all'articolo precedente e che al 1° luglio 1920 verranno ad oltrepassare il 45° anno di età e che alla data stessa abbiano compiuto almeno un anno di servizio continuativo, sarà esteso il trattamento di cui all'art. 167 del regolamento del personale navigante, approvato con decreto Luogotenenziale 17 agosto 1917, n. 1393.

Art. 8.

Dovrà essere provveduto entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione del presente decreto, all'esonero del personale sia di stato maggiore che di bassa forza che abbia raggiunto i limiti di età prescritti dal regolamento personale navigante.

Art. 9.

A deroga dell'art. 5 del regolamento P. N. per gli agenti di ruolo dipendenti dall'ispettorato di navigazione di Messina che all'atto della pubblicazione del presente decreto siano provvisti dei requisiti prescritti dal suddetto regolamento per l'assunzione nel personale di S. M. potranno effettuare un periodo di esperimento di durata non inferiore a sei mesi, in seguito al quale, se riconosciuti idonei, saranno sistemati nel personale di S. M. con la qualifica iniziale.

La decorrenza del provvedimento sarà stabilita non oltre il 1° del mese successivo all'effettiva durata del semestre di esperimento.

L'anzianità del nuovo grado avrà decorrenza dal giorno in cui sarà conferita la nuova qualifica.

Art. 10.

Per la navigazione attraverso lo stretto di Messina a coprire i posti di primi elettricisti saranno chiamati gli elettricisti di ruolo attualmente in servizio.

Per il complemento della pianta numerica di cui all'art. 5 del presente decreto sarà provveduto mediante concorso, cui potrà partecipare il personale di ruolo secondo le norme che saranno emanate dalla Direzione generale per l'esercizio della navigazione.

Art. 11.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — FERRARIS.— LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

## Personale di stato maggiore.

Linee di navigazione (legge 5 aprile 1908, n. 111).

Comandante di 1ª classe — Capo macchinista di 1ª classe, stipendio L. 1500
Comandante di 2ª classe — Capo macchinista di 2ª classe, id. L. 1400.
Primo ufficiale — Primo macchinista, id. L. 1150.
Secondo ufficiale — Secondo macchinista, id. L. 975.
Terzo ufficiale — Terzo macchinista, id. L. 825.

## Servizio sullo stretto di Messina.

Comandante — Capo macchinista, stipendio L. 1250.
Capitano in secondo di 1ª classe — Macchinista in secondo di 1ª classe, id. L. 975.
Capitano in secondo di 2ª classe — Macchinista in secondo di 2ª classe, id. L. 875.

La quota che l'arruolato delega la « Cooperativa Garibaldi » a riscuotere sull'ammontare delle paghe spettantegli è di L. 60 mensili per i comandanti e capi macchinisti e di L. 50 per tutti gli altri ufficiali.

## Personale di bassa forza.

Linee di navigazione (legge 5 aprile 1908, n. 111).

Primo nostromo, stipendio L. 625.
Secondo nostromo, id. L. 595.
Carpentiere, id. L. 610.
Marinaio, id. L. 500.
Primo capo fuochista, id. L. 625.
Primo meccanico, id. L. 610.
Primo elettricista, id. L. 610.

Secondo capo fuochista, id. L. 580.
Secondo meccanico, id. L. 580.
Secondo elettricista, id. L. 580.
Fuochista, id. L. 530.
Carbonaio, id. L. 485.

## Servizio dello stretto di Messina.

Nostromo, stipendio L. 625.
Marinaio, id. L. 500.
Capo fuochista, id. L. 625.
Primo elettricista, id. L. 610.
Secondo elettricista, id. L. 580.
Fuochista, id. L. 530.
Carbonaio, id. L. 485.

La quota che l'arruolato delega la «Cooperativa Garibaldi» a riscuotere sull'ammontare delle paghe spettantegli è di L. 45 mensili.

REGIO DECRETO-LEGGE 2 *maggio* 1920, *n.* 663, *che stabilisce la cessazione di qualsiasi ulteriore applicazione delle disposizioni contenute nel R. decreto* 23 *maggio* 1915, *n.* 718, *e nel decreto Luogotenenziale* 27 *maggio* 1915, *n.* 739 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro guardasigilli, ministro segretario di Stato per la giustizia e gli affari di culto, di concerto con i ministri della guerra, della marina e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1920, n. 127.

Art. 1.

Con la entrata in vigore del presente decreto, cessa qualsiasi applicazione ulteriore delle disposizioni contenute nel R. decreto 23 maggio 1915, n. 718, e nel decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739.

In quanto i predetti decreti stabiliscono termini da decorrere dopo la pubblicazione della pace, si intende che i termini medesimi decorrano dalla entrata in vigore del presente decreto. La stessa norma si osserva per la decorrenza di termini che fossero stati analogamente stabiliti dall'autorità giudiziaria, o mediante privati accordi, in esecuzione dei citati decreti.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore cinque giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'talia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — MORTARA — BONOMI — SECHI — FERRARIS.

*Visto*, Il guardasigilli: MORTARA.

**REGIO DECRETO** 4 *maggio* 1920, *n.* 587, *che stabilisce il divieto di cessione dei permessi di importazione e di esportazione delle merci e le pene per i trasgressori al divieto stesso* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 2 del Nostro decreto 1° agosto 1914, n. 758, convalidato con la legge del 17 febbraio 1918, n. 242;

Visti i nostri decreti 24 novembre 1914, n. 1303, e 24 luglio 1919, n. 1296;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per gli affari esteri e per la giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I permessi di esportazione e d'importazione di merci in deroga ai vigenti divieti, rilasciati in virtù delle disposizioni dell'art. 2 del Regio decreto 1° agosto 1914, n. 758 e dell'art. 4 del Regio decreto 24 luglio 1919, n. 1296, sono validi solo per le merci spedite all'estero o importate dall'estero da chi ne abbia chiesto e ottenuto il permesso.

Quando non risulti dai documenti di spedizione che mittente delle merci in esportazione o destinatario di quelle in importazione sia colui al cui nome è intestato il relativo permesso, potrà la dogana esigere che sia dimostrato essere le merci stesse spedite all'estero dal concessionario del permesso, se si tratta di merci in uscita dallo Stato, o a lui destinate se si tratta di merci in entrata.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 maggio 1920, n. 117.

Art. 2.

Incorre nelle pene comminate dall'art. 7 del R. decreto 24 luglio 1919, n. 1296, contro i trasgressori delle disposizioni dello stesso decreto, anche chi, avendo ottenuto il permesso d'importare o di esportare merci in deroga ai divieti, ne faccia ad altri la cessione senza fornire al cessionario anche le merci che il permesso autorizza d'importare o di esportare.

Incorre nelle stesse pene colui il quale si valga presso le dogane di un permesso rilasciato ad altri, per importare o esportare merci in deroga ai divieti, senza avere avute dal concessionario del permesso anche le merci presentate per l'importazione o l'esportazione.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — MORTARA.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO-LEGGE 11 *maggio* 1920, *n.* 633, *che autorizza a coprire mediante concorso per titoli, posti vacanti di ingegnere e di ispettore nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1, ultimo comma, del decreto Luogotenenziale numero 1393, del 13 agosto 1917, che ha approvato il regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 1° del decreto-legge Luogotenenziale n. 1625, del 18 novembre 1915, convertito in legge 31 dicembre 1915, n. 1774, riferentisi ad economia nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ferme restando le disposizioni degli articoli 1 e 2 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata a coprire i posti di ingegnere e di ispettore con laurea in ingegneria vacanti nei ruoli tecnici del personale, mediante concorso per titolo da tenersi fra gli ingegneri che al 31 dicembre 1919 si trovavano al servizio dell'Amministrazione delle ferrovie stesse nella condizione di inscritti nel ruolo del personale aggiunto, o di provvisori o di avventizi o di ufficiali comandati e che al giorno della loro assunzione non avevano oltrepassato il 35° anno di età.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 maggio 1920, n. 121.

Art. 2.

In detto concorso saranno valutati oltre che la laurea in ingegneria:

*a*) il risultato degli esami speciali pel conseguimento della laurea stessa;

*b*) il risultato di concorsi precedenti nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato o in altra Amministrazione dello Stato;

*c*) il servizio prestato, a qualunque titolo, nelle Amministrazioni stesse;

*d*) ogni altro titolo prodotto dal concorrente.

A parità di merito saranno preferiti nell'ordine seguente:

*a*) gli invalidi di guerra o feriti in combattimento;

*b*) gli insigniti di medaglie al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra;

*c*) coloro che abbiano prestato servizio militare come combattenti.

Le norme per detto concorso saranno stabilite dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato con apposito bando.

Art. 3.

È revocato ad ogni effetto il bando di concorso per posti di allievo ispettore in prova nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in data 16 gennaio 1915.

Art. 4.

La facoltà concessa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dall'ultimo comma dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è prorogata al 31 dicembre 1920.

Il personale delle ferrovie dello Stato mantenuto eccezionalmente in servizio oltre i massimi limiti di età per la facoltà di cui sopra è considerato fuori ruolo.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 11 *maggio* 1920, *n.* 638, *contenente norme per le promozioni del personale di prima categoria delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;
Visto l'art. 4 del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* 24 maggio 1920, n. 121.

Art. 1.

L'art. 4 del Regio decreto 4 gennaio 1920, n. 27, non è applicabile alle promozioni del personale di 1ª categoria, a quelle del personale legale, sanitario e dell'Istituto sperimentale e a quelle di passaggio dalla 2ª alla 1ª categoria.

Art. 2.

È sopresso il 3° comma dell'art. 148 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Art. 3.

Le presenti disposizioni hanno effetto dal 1° gennaio 1920.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE 10 *maggio* 1920 *relativo alla composizione della Commissione per l'esecuzione dell'art.* 3 *del R. D. L.* 27 *novembre* 1919, *n.* 2319.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto legge 27 novembre 1919, n. 2319 sulle promozioni degli agenti stabili delle ferrovie dello Stato con qua-

lifiche comprese nei gradi inferiori al 12°, muniti di licenza tecnica o ginnasiale o di altro titolo equipollente;

Visto l'art. 6 del Decreto 26 dicembre 1919 del Ministro dei trasporti ferroviari e marittimí, con cui fu determinata la composizione della commissione per la esecuzione delle suddette disposizioni;

Visto il R. decreto legge 21 marzo 1920. n. 304 che sopprime il ministero dei trasporti;

Ritenuto che deve esser presa in esame dalla commissione di cui sopra, in relazione a quanto trovasi disposto nel R. decreto legge 21 marzo 1920, n. 304, anche la posizione dei concorrenti che fossero stati inscritti nel soppresso ruolo speciale ferroviario, in quanto abbiano i voluti requisiti, e che sussistono tuttora ragioni perhè la commissione resti costituita siccome fu già predisposto;

DECRETA,

Resta ferma la composizione della commissione per l'esecuzione dell'art. 3 del R. decreto legge 27 novembre 1919, n. 2319, disposta con l'art. 6 del decreto 26 dicembre 1919 del Ministro dei trasporti, la quale commissione sottoporrà a scrutinio anche gli agenti aventi i requisiti richiesti dal citato art. 3 del R. decreto legge 27 novembre 1919, n. 2319 che fossero stati inscritti nel ruolo speciale del ministero dei trasporti.

Roma, 10 maggio 1920.

*Il Ministro*: DE NAVA

ORDINANZA 29 *aprile* 1920 *del Commissariato generale civile per la Venezia Giulia riguardante i provvedimenti da prendersi contro il personale del cessato regime delle amministrazioni statali e ferroviarie che volontariamente abbandoni il servizio o presti opera tale da interrompere o pertubare il servizio stesso* (1).

COMMISSARIATO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA GIULIA

Veduto il R. decreto 24 luglio 1919, n. 1251;

Veduto il R. decreto 24 corrente, n. 473;

Veduto il dispaccio n. 3236, in data 28 corrente, della presidenza del Consiglio dei ministri;

ORDINA:

Art. 1.

Impregiudicati i procedimenti disciplinari ai termini delle prammatiche di servizio e la eventuale azione penale, il personale del cessato regime delle Amministrazioni statali e ferroviarie che volontariamente abbandoni il servizio o presti opera tale da interrompere e perturbare la continuità e la regolarità del servizio stesso, sarà sospeso dagli emolumenti di servizio per la durata della infrazione ai doveri d'ufficio.

Art. 2.

Il commissario generale civile e, verso delega, i capi delle Amministrazioni regionali sono autorizzati a disporre la detta sospensione previo accertamento della infrazione.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 22 maggio 1920, n. 120.

Art. 3.

Il commissario generale civile potrà adottare i provvedimenti di cui all'art. 1, se necessari per ragioni di ordine pubblico, nei riguardi del personale dipendente dagli Enti autonomi.

Art. 4.

La presente ordinanza andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nell'*Osservatore triestino*.

Trieste, 29 aprile 1920.

*Il commissario generale civile*
MOSCONI.

# COMUNICATO

S. M. il Re, con decreto 21 maggio 1920 ha accettate le dimissioni presentate dall'on. avv. Giuseppe De Nava dalla carica di ministro e con successivo decreto 22 maggio 1920 quelle presentate dall'on. ing. Anselmo Ciappi dalla carica di sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Con decreto del 21 maggio 1920 ha nominato ministro per i lavori pubblici l'on. dottor Camillo Peano e con decreto 23 maggio 1920 sottosegretario di Stato l'on. avv. Giovanni Bertini.

---

Porto a conoscenza del personale il telegramma inviato in data 24 maggio 1920 a S. E. il ministro Peano e quello pervenutomi il 26 stesso mese:

« A nome di tutta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato porgo all'E. V. il riverente saluto bene augurante e mi permetto aggiungere i miei personali rallegramenti per la sua assunzione a codesto alto e delicato ufficio ed i sensi del mio più devoto ossequio.

R. DE CORNÈ ».

« Conscio dell'importanza e della gravità del mandato conferitomi nel momento presente, particolarmente grato mi è giunto l'augurale saluto rivoltomi da V. S. a nome di tutta l'Amministrazione ferroviaria. Nel porgerle sentiti ringraziamenti prego portare a conoscenza di tutto il personale il mio convincimento che non verrà mai meno la fattiva collaborazione di quanti sono preposti agli importanti servizi di codesta Amministrazione del cui ordinato e regolare funzionamento dipende in gran parte l'avvenire ed il risorgere del nostro Paese.

*Ministro* — PEANO ».

*L'amministratore generale*
R. DE CORNE'.

---

## Ordine di servizio N. 53.

### Impiego del materiale da merci e limitazioni nei trasporti.

(Vedi Ordine di servizio n. 39–1920).

Per effetto delle disposizioni complementari state impartite dopo la pubblicazione dell'ordine di servizio 39-1920, questo resta così modificato.

Il punto 5 lettera *e*), è sostituito dal seguente:

I trasporti di carbone fossile provenienti oltre mare possono essere accettati per stazioni di definitiva destinazione la cui distanza dal porto di sbarco non superi 300 km., eccezione fatta pei trasporti di carbone fossile in provenienza dal porto di Venezia con destinazione a località dell'Alto Adige, per quelli dei porti della Sicilia, ovunque destinati nell'isola stessa, e per quelli dal porto di Cagliari per qualunque destinazione della Sardegna pei quali tutti non vi è limite di distanza.

Le eventuali deroghe saranno autorizzate esclusivamente dalla Direzione generale dei combustibili, d'intesa col Servizio Movimento e Traffico. Gli estremi delle autorizzazioni relative devono essere riportate sui documenti di trasporto e sui registri spedizioni.

L'allegato *A* è sostituito da quello annesso al presente.

L'allegato *B* è abrogato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

*L'amministratore generale*
R. DE CORNE'.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 53-1920.*

**Elenco delle merci il cui trasporto viene limitato nel percorso.**

1. Carbone di torba o di lignite (torba o lignite carbonizzate), anche agglomerato in formelle (1).
2. Carbone vegetale. (1).
3. Carbonella di legna o brace (1).
4. Carta stampata, scritta od ogni altra sorta, non atta che al macero (2).
5. Cartoni non atti che al macero.
6. Carrube.
7. Crusca o cruscherello detto anche tritello.
8. Erica volgare o comune in fasci.
9. Fascine di minuta legna (1).
10. Fieno ed altri foraggi in balle.
11. Foglie di tamarici.
12. Foglie secche di castagno, di faggio, di rovere e simili.
13. Formelle di carbone vegetale (1).
14. Formelle di residui di conceria e di distilleria.
15 Gusci di noci e simili per combustibile (1).
16. Legna da ardere (1).
17. Letame.
18. Libri stampati o scritti fuori d'uso, da macero.
19. Lignite picea, semipicea e xiloide in grossa pezzatura; trito di lignite picea e semipicea; formelle di lignite (1).
20. Lolla.
21. Materie fecali o dei pozzi neri (escrementi) anche disinfettate con torba.
22. Merci ascritte alla serie I della tariffa speciale 121 (3).
23. Mondiglie di cereali e di riso.
24. Paglia comune in balle.
25. Pine fruttifere o selvatiche, vuote.
26. Residui di concerria per la fabbricazione di formelle e per concime.
27. Sansa carbonizzata (1).
28. Sansa vergine.
29. Stracci di ogni qualità e specie, non nominati, e destinati a cartiere (1) (2).
30. Torba e formelle di torba (1).
31. Torba in natura non compressa od in tritumi, per ammendamento di terreni o per lettiera di animali, in sacchi, e torba per uso di concime dopo aver servito di lettiera, alla rinfusa.
32. Traverse usate o di scarto, da ardere (1).
33. Tritto di lignite xiloide.
34. Trucioli o ritagli di carta.

AVVERTENZE:

(1) Le merci contrassegnate dal richiamo (1) possono essere accettate pel trasporto a piccola velocità fino alla distanza di 600 chilometri dalla stazione di partenza a quella di definitiva destinazione.

Nessun vincolo di distanza è fatto pei trasporti di lignite, carbone vegetale e legna da ardere in partenza da stazioni situate a sud della linea Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto e destinati in Sicilia.

(2) I trasporti di carta stampata od ogni altra sorta non atta che al macero, in partenza dagli scali di Roma e quelli della stessa merce, nonchè di stracci di ogni qualità e specie provenienti dal meridionale e destinati a cartiere situate non oltre la linea Roma-Avezzano-Sulmona-Pescara, non sono soggetti a vincoli di distanza.

(3) Esclusi i mattoni forati pei quali non vi è limite di distanza.

## Ordine di servizio N. 54

### Estensione del servizio merci nella stazione di Paviole.

Dal giorno 1° giugno 1920 la stazione di Paviole, sulla linea Padova-Bologna, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, viene abilitata anche ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di merci in collettame a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 500 e costituite da colli non superanti ciascuno i kg. 50.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 12 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » di fronte al nome della stazione di Paviole si dovrà sostituire alla lettera G la indicazione LO-a; a pagina 43 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà nella colonna 10 esporre l'indicazione O (16) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(16) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di chilogrammi 500 e costituiti da colli non superanti il peso di chilogrammi 50 ciascuno.

*Distribuito agli agenti della classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Ordine di servizio N. 55.

(Vedi ordine di servizio n. 41-1916).

### Trasporti di acqua per conto dell'Amministrazione e di terzi.

A complemento delle disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 41, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 10, del 9 marzo 1916, riflettente i trasporti di acqua per conto dell'amministrazione e dei terzi, si prescrive che al riempimento dei carri-

serbatoio utilizzati per trasporto d'acqua ad uso dei rifornitori, sia provveduto a cura del personale del Servizio Materiale e Trazione quando il prelievo dell'acqua si fa alle colonne idrauliche dei depositi locomotive, ed a cura del personale dipendente dal Servizio Movimento e Traffico se il prelievo avviene alle colonne idrauliche ed agli idranti esistenti nei piazzali delle stazioni.

Al riempimento dei carri-serbatoio per il rifornimento delle cisterne e per la distribuzione dell'acqua lungo le linee provvede il Servizio Lavori con i propri agenti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 32, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55 *e* 59.

*Il direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

**Circolare N. 26.**

**Concorsi per titoli fra gli agenti laureati.**

La commissione incaricata di eseguire lo scrutinio degli agenti stabili muniti di laurea, di cui al R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2319, ha già iniziati i suoi lavori.

E', quindi, interesse di tutti coloro che credono di aver titolo ad essere compresi in quello scrutinio, ed a cui non sia stato comunicato il rapporto informativo a tenore dell'art. 2 del decreto ministeriale 26 dicembre 1919, di presentare istanza ai capi dei Servizi da cui dipendono, corredandola dei documenti necessari.

In pari tempo si invitano le Autorità cui compete ai sensi dell'art. 2 del citato decreto ministeriale e che non avessero ancora trasmessi tutti i rapporti informativi e le posizioni personali degli agenti da esse dipendenti a provvedere a che tanto i rapporti informativi e le posizioni personali quanto i titoli di studio e gli altri documenti presentati dagli interessati, pervengano al presidente della Commissione esaminatrice al più presto possibile e in ogni caso non oltre il giorno 25 giugno corrente anno.

*L'amministratore generale*
R. DE CORNE'

---

## Circolare N. 27.

### Utilizzazione e restituzione dei carri esteri.

*Nonostante le disposizioni ed i richiami emanati in proposito, le irregolarità nell'utilizzazione e nella restituzione dei carri esteri continuano a verificarsi con intollerabile frequenza.*

*Ciò dimostra che il personale non si è reso conto della importanza e della delicatezza di questo particolare di servizio e dei danni morali ed economici che derivano all'Amministrazione ed alla Nazione dalle lamentate irregolarità. Infatti, le indebite utilizzazioni dei carri esteri ed il conseguente indugio nella restituzione dei carri stessi ai rispettivi transiti di confine espongono l'Amministrazione al pagamento di rilevanti noli e penalità per tardata resa del materiale alle Ferrovie proprietarie, e provocano spiacevoli rimostranze da parte delle Ferrovie stesse, le quali, per rivalersi del mancato ricevimento dei propri mezzi d'esercizio, trattengono ed utilizzano senz'altro i nostri carri sulle proprie linee e, talvolta, per non aumentare la rimanenza dei propri carri in Italia minacciano ed arrivano anche a sospendere l'effettuazione dei trasporti destinati all'Italia con evidente danno al nostro commercio di importazione ed in particolar modo alle industrie nazionali che hanno bisogno di ricevere le materie prime dall'estero.*

*Essendo indispensabile pertanto di assicurare la necessaria regolarità in questo ramo di servizio e di evitare i suaccennati danni all'economia ed al commercio del nostro paese, si rivolge nuovo e più vivo richiamo al personale tutto perchè spieghi il massimo interessamento alla stretta osservanza delle disposizioni in materia, disposizioni che si riassumono qui appresso.*

*In particolar modo si raccomanda al personale dirigente delle stazioni e delle gestioni di vigilarne l'esatta applicazione da parte del dipendente personale.*

*Allo scopo di rendere più facile ed agevole la differenziazione*

---

*dei carri esteri se ne riportano nell'allegato le marche di proprietà separatamente per nazionalità ed in ordine alfabetico per ciascuna nazionalità.*

## I. — Etichettamento dei carri esteri all'atto dell'entrata in Italia.

1. — Tutti i carri esteri che entrano in Italia devono essere muniti da parte del transito di confine di apposite etichette di transito mod. M. 266 che portano a stampa, oltre al nome della ferrovia consegnante e di quella ricevente, anche il *transito di confine dal quale il carro è entrato in Italia*, e sulle quali viene indicata dal transito la data di partenza del carro per l'Italia.

2. — Tali etichette debbono essere applicate, indistintamente per qualsiasi tipo di veicolo, sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni senza però coprire le inscrizioni esistenti sui longaroni stessi.

3. — Le etichette di transito devono essere rispettate in modo assoluto dalle stazioni tutte, e non devono perciò per nessun motivo essere staccate, raschiate o coperte con altre etichette o cartellini, poichè i dati che ne risultano servono:

*alle stazioni interne*, per stabilire il transito di confine di provenienza, da indicarsi, assieme alla data d'entrata del carro, nelle prescritte notifiche in caso di rispedizione (Capo II) e di ritiro dalla circolazione (Capo III), e per averne norma nella restituzione (Capo VI) e nei casi di ricarico per l'estero (Capo V);

*ai transiti di confine*, per rilevare al ritorno dei carri esteri dall'Italia i dati relativi alla entrata in Italia, da indicarsi nelle relative scritturazioni.

## II. — Proseguimento dei carri esteri in entrata

1. — I carri esteri che provengono carichi dai transiti di confine debbono essere fatti proseguire fino alla stazione destinataria del carico.

Tali carri possono essere scaricati lungo il viaggio soltanto quando si verifichi: interruzione od impedimento alla circola-

zione; rifiuto di ricevimento da parte della Ferrovia a contatto; condizioni che li rendano non atti alla circolazione; necessità di trasbordo determinata da variazioni di scartamento o dalle condizioni del carico.

2. — I carri esteri carichi, a richiesta dell'avente diritto a disporre delle relative spedizioni contenutevi, possono essere rispediti con l'intero carico a stazioni diverse da quelle di originaria destinazione, purchè beninteso non siano espressamente vietate le rispedizioni.

La stazione che esegue la rispedizione deve dare immediato avviso all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*, indicando marca di proprietà e numero di servizio del carro, transito e giorno d'entrata in Italia e la stazione di definitiva destinazione alla quale il carro è stato rispedito, nonchè gli estremi della eseguita rispedizione.

### III. — Giacenze anormali di carri esteri.

Nei casi in cui i carri esteri, tanto carichi che vuoti, debbano essere trattenuti per guasti od altri impedimenti di forza maggiore (interruzioni di linee per scontri, sviamenti, alluvioni, nevicate, ecc.; rifiuto delle ferrovie a contatto a ricevere i carri; ordini delle Autorità civili, giudiziarie o militari) che a sensi delle convenzioni vigenti giustificano l'esonero dal pagamento del nolo, le stazioni debbono subito compilare accuratamente per ciascun carro il prescritto mod. M. 99, trasmettendone senza indugio all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*, il tagliando *A* appena il carro viene trattenuto ed il tagliando *B* appena il carro viene rimesso in circolazione.

La eventuale momentanea mancanza del prescritto modulo non esime però le stazioni dalle notifiche di cui sopra; e perciò in tale caso le notifiche stesse debbono essere fatte con due successive lettere. Nella prima di queste (in sostituzione dal tagliando *A*) dovranno indicarsi la marca di proprietà ed il numero di servizio del carro trattenuto, il transito e la data d'entrata in Italia, gli estremi di arrivo nella stazione, la data del ritiro dalla circolazione, la causa per la quale il carro è stato trattenuto e, se trattasi di guasto, la precisa natura dell'avaria riportata dal carro;

nella seconda (in sostituzione del tagliando *B*) dovrà farsi riferimento alla prima lettera e dovrà precisarsi la data della rimessa del carro in circolazione.

### IV. — Scarico dei carri esteri.

Lo scarico dei carri esteri deve essere fatto con la maggiore sollecitudine possibile, con precedenza su quello degli altri trasporti di uguale importanza.

Qualora nel decimo giorno dall'arrivo si trovino ancora giacenti dei carri esteri carichi, in dipendenza di contestazioni con le parti o per qualsiasi altro motivo, la stazione è tenuta a darne immediato avviso alla propria Divisione Movimento e Traffico ed all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma.*

### V. — Utilizzazione dei carri esteri.

1\. — *Salvo speciale autorizzazione del Servizio Movimento e Traffico, è vietata in modo assoluto l'utilizzazione dei carri esteri per qualsiasi trasporto in servizio interno e cumulativo italiano.*

2\. — I carri esteri possono essere quindi utilizzati soltanto per trasporti diretti all'estero, sotto però la rigorosa osservanza delle seguenti norme:

a) *i carri francesi* soltanto per trasporto destinati in Francia od oltre, direttamente per i transiti di Ventimiglia e Modane;

b) *i carri svizzeri* soltanto per trasporti destinati in Svizzera od oltre, direttamente per i transiti di Chiasso, Luino o Domodossola;

c) *i carri germanici* soltanto per trasporti destinati in Germania con istradamento per i soli transiti di Luino, Chiasso o Brennero;

d) *i carri austriaci* marcati « Ö St. B. » — « D. Ö. St. B. » « S. B. J. Ž. » / D. V. soltanto per trasporti destinati in Austria via Brennero, Innichen o Tarvisio;

e) *i carri appartenenti alle Ferrovie della cessata monar-*

*chia austro-ungarica* soltanto per trasporti destinati in Austria, Ceco-Slovacchia ed Ungheria, attraverso i transiti di Brennero, Innichen, Tarvisio, Radice, Piedicolle o Longatico;

f) *i carri serbo-croato-sloveni* soltanto per trasporti destinati in Jugoslavia per i transiti di Longatico, Piedicolle e Radice;

g) *tutti gli altri carri esteri* possono essere utilizzati soltanto per trasporti destinati a stazioni della rispettiva Ferrovia proprietaria con istradamento per lo stesso transito di confine dal quale il carro è entrato in Italia.

3. — Anche per le utilizzazioni dei carri di cui alle lettere da *a*) a *f*) dovrà procurarsi che essi siano di norma utilizzati per trasporti con istradamento per lo stesso transito d'entrata risultante dalle etichette di transito, per modo da ottenere il ritorno dei carri allo stesso transito dal quale sono entrati in Italia.

## VI. — Restituzione dei carri esteri.

1. — I carri esteri resi vuoti, i quali entro le 24 ore dall'avvenuto scarico non trovano l'utilizzazione per l'estero secondo è detto nel precedente Capo V, debbono essere immediatamente rinviati vuoti per restituzione al transito di confine dal quale entrarono in Italia.

Il transito di confine cui il carro dev'essere restituito va rilevato dalle etichette di transito mod. M. 266 applicato sul carro da parte del transito d'entrata sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni (vedi Capo I).

2. — In mancanza di etichette su entrambi i longaroni, se chi deve provvedere alla restituzione è la stazione destinataria del trasporto originario dall'estero, la stazione stessa deve desumere il transito d'entrata al quale il carro deve essere restituito dai documenti che ne scortavano la relativa spedizione rilevando dai timbri a compostore anche la data di transito, deve indi compilare due etichette mod. M. 268 che applica sui due longaroni del carro come prescritto al Capo I e provvedere infine al rinvio del carro al transito d'entrata. Si prescrive pertanto che all'arrivo di ogni carro estero la stazione destinataria debba subito procedere all'accertamento dell'esistenza delle etichette di transito M. 266 per po-

tere, in mancanza di esse, stabilire col relativo documento di trasporto, il transito e la data d'entrata del carro in Italia e procedere senz'altro, come si è detto, alla compilazione ed alla applicazione delle ripetute etichette M. 268.

3. — La stazione, che non sia quella destinataria del trasporto originario dall'estero, la quale abbia da provvedere alla restituzione di un carro estero vuoto mancante di etichette di transito su entrambi i longaroni e non accompagnato dal prescritto bollettino di scorta di cui è parola in appresso, deve trattenere il carro e chiedere immediatamente istruzioni all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con telegramma così concepito:

« *Ufficio Circolazione Veicoli — Roma* »

« *Giacente carro* (indicarne integralmente marca di pro-
« prietà e numero di servizio in tutte lettere) *sprovvisto*
« *etichette* ».

cui farà subito seguire copia con epistolare urgente; ed appena ricevute le richieste istruzioni provvederà al rinvio del carro al transito indicatole, dopo avervi applicato sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni le etichette M. 268 completate, come detto innanzi, con le indicazioni del transito e della data di entrata in Italia.

4. — Fanno eccezione a quest'ultima norma i seguenti carri esteri per i quali, anche se sprovvisti di entrambe le etichette di transito, non occorre chiedere istruzioni al predetto Ufficio; essi debbono essere pertanto restituiti senz'altro come segue:

a) *i carri francesi* al più vicino transito di Modane o Ventimiglia;

b) *i carri svizzeri* al più vicino transito di Chiasso, Luino o Domodossola;

c) *i carri austriaci* marcati Ö. St. B. oppure D. Ö. St. B. al transito di Tarvisio, e quelli marcati $\frac{\text{S. B. J. Ž.}}{\text{D. V.}}$ al transito di Brennero;

d) *i carri serbo-croato-sloveni* al transito di Longatico.

5. — *Bollettino di scorta per la restituzione dei carri esteri vuoti.* Per *ciascun carro estero* che viene rinviato vuoto per restituzione al transito di provenienza, la stazione che provvede al suo rinvio deve emettere *un separato bollettino di scorta* modulo M. 130ª, applicandovi il proprio timbro composto nell'apposito spazio riservato alla stazione mittente ed esponendovi, *in inchiostro*, la precisa indicazione della integrale marca di proprietà e del numero di servizio del carro, nonchè l'indicazione, come stazione destinataria, del transito al quale il carro va restituito.

*Ricordato che il bollettino di scorta M. 130ª rappresenta un vero e proprio documento di trasporto per i carri esteri viaggianti a vuoto*, le stazioni devono curarne con tutta attenzione l'emissione per ciascun carro estero che mettono in circolazione a vuoto per la restituzione al transito d'entrata, e debbono astenersi in modo assoluto dal praticare aggiunte di carri sul bollettino emesso da altra stazione a scorta di un altro carro, come pure dal modificare la destinazione originariamente indicata sui bollettini in questione, per modo che, come prescritto, ogni singolo carro abbia il suo apposito bollettino di scorta fino alla stazione di transito destinataria.

È fatto pertanto obbligo ai conduttori-capo di richiedere alla stazione, all'atto della spunta e della presa in consegna del treno, un bollettino di scorta M. 130ª per ogni carro estero vuoto che eventualmente ne fosse sprovvisto, e di considerare i bollettini in questione quali *documenti di trasporto* per i carri esteri vuoti.

6. — I carri esteri viaggianti vuoti per restituzione al transito d'entrata non possono essere trattenuti lungo il percorso se non da stazioni che hanno la certezza di utilizzarli prontamente per l'estero come è detto nel Capo V. Le stazioni che trattengono tali carri debbono ritirare i rispettivi moduli M. 130ª che invieranno all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* appena avranno indicato su ciascuno di essi tutti gli estremi della spedizione caricata nel rispettivo carro nonchè il treno e la data di inoltro del carro medesimo.

### VII. — Carri esteri vuoti in disguido.

1. — Le stazioni, specialmente quelle di diramazione, che provvedono allo smistamento ed alla ricomposizione dei treni, ri-

levando dal confronto dei bollettini di scorta M. 130ª con le etichette di transito esistenti sui carri un irregolare instradamento o destinazione di carri esteri vuoti in viaggio di restituzione, debbono ritirare il modulo M. 130ª originario e staccarne uno nuovo per scortare il carro fino al giusto transito di restituzione. Lo stesso giorno debbono trasmettere all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* il modulo M. 130ª ritirato, indicando sullo stesso, al quadro « Annotazioni » il motivo della sostituzione, come è prescritto dalle « Avvertenze » stampate a tergo del modulo medesimo.

2. — Qualora un transito di confine riceva, come nei casi prescritti alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto 4 del Capo VI un carro appartenente alla Ferrovia con la quale è a contatto, deve riconsegnarlo senz'altro alla Ferrovia stessa. Qualora riceva, però, un carro che non appartiene alla Ferrovia a contatto, se il carro è sprovvisto di etichette di transito deve procedere a senso del punto 3 del capo VI a meno che non si tratti di carri di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto stesso nel qual caso lo rinvia senz'altro al transito prescritto; se invece il carro è provvisto di etichette lo rinvia immediatamente al suo transito d'entrata. In entrambi i casi deve però emettere un nuovo bollettino di scorta M. 130ª trattenendo quello originario che deve inviare all'*Ufficio circolazione veicoli a Roma* accompagnato da lettera spiegativa del disguido.

VIII. — CARRI EX-ESTERI DI VIETATA ESPORTAZIONE DAL REGNO.

Ricordasi infine ancora una volta che *per ragioni politiche e militari, è sempre assolutamente vietata l'uscita dal territorio del Regno dei veicoli appartenenti alle due seguenti categorie*:

| | |
|---|---|
| **Veicoli F. S. con numero di servizio principiante con zero** | Sono veicoli che, appartenendo a ferrovie degli Imperi centrali delle quali conservano ancora la marca ed il numero debitamente barrati, furono trattenuti in Italia allo scoppio delle ostilità. |
| **Veicoli F. S. (B)** | Sono veicoli esteri (appartenenti nella quasi totalità alle ferrovie della cessata Monarchia austro-ungarica) che rimasero bloccati entro la linea d'armistizio al momento della cessazione delle ostilità e che costituiscono pertanto *bottino di guerra*. Essi conservano il numero di servizio originario mentre la marca originaria è stata barrata e sostituita con quella F. S. (B). |

*I veicoli in questione debbono essere quindi utilizzati esclusivamente per trasporti nell'interno del Regno e non debbono per nessun motivo essere utilizzati per trasporti destinati all'estero od a stazioni di confine anche se situate su territorio nazionale, nè essere inviati a vuoto ai transiti di confine medesimi.*

Considerata la speciale gravità che si connette alla irregolare utilizzazione di questi carri per l'estero o per i transiti di confine, si previene il personale tutto, compreso quello di dirigenza, che in caso di contravvenzione all'assoluto vigente divieto sarà inflitta, sia all'agente direttamente responsabile sia al Capostazione o Capogestione designato per ogni stazione a sorvegliare ed a rispondere della regolare utilizzazione del materiale di altre ferrovie, la sospensione per cinque giorni dal servizio e dallo stipendio.

IX. — RESPONSABILITÀ PER L'IRREGOLARE USO DEI VEICOLI ESTERI.

Come già detto in principio, occorre che tutto il personale, compreso quello di dirigenza, si renda esatto conto dell'assoluta necessità che tale particolare di servizio si svolga sotto la stretta osservanza delle presenti norme che formano parte di reciproci accordi con le ferrovie estere, avvertendo che eventuali irregolarità daranno luogo all'adozione di misure disciplinari.

Per ogni stazione, secondo la sua importanza, le Divisioni Movimento e Traffico designeranno gli agenti che sono tenuti ad istruire il dipendente personale, ad assicurarsi che esso sia a perfetta conoscenza delle presenti norme, a vigilare, mediante una costante ed assidua azione di sorveglianza, la regolare applicazione delle norme stesse ed a rispondere quindi anch'essi, al pari degli agenti direttamente responsabili, di ogni e qualsiasi caso di contravvenzione alle presenti disposizioni.

---

La presente circolare annulla e sostituisce le corrispondenti norme contenute nei primi 11 punti nonchè nel punto 17 dell'Ordine di Servizio n. 111-1914 e tutte le altre disposizioni emanate in materia precedentemente alla presente Circolare.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

*Il direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

*Allegato alla Circolare n. 27-1920.*

*Carri Francesi.*

C. I. R. M.M.
Est
Etat
Guerre
Guerre-Est
Guerre-Nord
Midi
Nord
Ouest
P. L. M.
P. O.
T. P.
U. S. A.

*Carri Alsaziano-Lorenesi.*

Als. Lorr.
Alsace-Lorraine.
Els. Lothr.
Elsass-Lothringen

*Carri Belgi*

Belgische Staat
C. I. R. M. B.
Etat Belge
G. T.
Gand-Terneuzen
Guerre-Belge
Malines-Terneuzen
Nord-Belge

*Carri Lussemburghesi*

P. H.
Prince Henri

*Carri Svizzeri*

B. L. S.
B. N.
B. S. B.
B. T.
B. T. B.
C. F. F.
S. B. B.
E. B.
E. Z. B.
F. M. A.
G. T. B.
H. E. B.
H. W. B.
K. L. B.
L. H. B.
M. Th. B.
Ö. B. B.
P. B.
R. H. B.
R. P. B.
R. S. G.
R. S. H. B.
R. V. T.
S. B. B.
C. F. F.
S. E. B.
S. M. B.
S. O. B.
S. T.
S. T. B.
Sense-T. B.
Sihl-T. B.
T. T. B.
Ü. B. B.

*Carri Germanici*

Altona
Augsburg
Baden
Berlin
Braunschweig
Breslau
Bromberg
Cassel
Cöln
Crefelder E.
Danzig
Elberfeld
Erfurt
Eutin-Lübeck
Essen
Frankfurt
Halberstadt-Blankenburg
Halle
Hannover
K. Bay. Sts. B.
K. Sächs. Sts. E. B.
Kattowitz
Königsberg
Landes-Eisenbahn
Braunschweig
Lübeck-Büchen
Ludwigshafen
Magdeburg
Mainz
Meckl. Schwerin
München
Münster
Nürnberg
Oldenburg
Pfalz B.
Posen
Regensburg
Saarbrücken
Stettin
Württemberg
Würzburg

*Carri Austriaci.*

D. Ö. St. B.
Ö. St. B.
S. B. J. Z.
D. V.

*Carri Ceco-slovacchi.*

C. S. D.
C. S. R.

Segue *Allegato alla Circolare n. 27-1920.*

*Carri Serbo-Croato-Sloveni.*

C. E. S.
S. D. Z.
S. H. S.

*Carri delle ferrovie della cessata Monarchia Austro-Ungarica.*

A. T. E.
A. Cs. E. V.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn
B. E. B.
B. K. B.
B. M . B.
B. N. B.
Barcs-Pacracz
Buschtĕhrader Eisenb.
D. Ny. B. V.
E. W. A.
Craz-Köflach B.
Gy. S. E. V.
K. F. N. B.
K. K. St. B. { Nord, Nordwest, Nordost, Südwest, West
K. L. B.
Ks. Od.
M. A. V.
M. B.
M· P. V.
N. Ö. L. B.
N. V. V.
Ö. N. W. B.
P. B. V.
P. V.
S. N. D. V. B.
St. E. G.
Szv. V.
W. P. B.

## Circolare N. 28.

**Esame di abilitazione alle funzioni di Conduttore e di Conduttore Principale — Sessione straordinaria 1920.**

Visti i risultati, finora pervenuti, degli esami indetti con circolare gialla n. 8 del 30 marzo 1920, si ha motivo di ritenere che dagli esami stessi non si possa ricavare la quantità di idonei a funzioni superiori necessaria per fronteggiare i nuovi bisogni.

Si ritiene pertanto opportuno che presso tutte le Divisioni e presso le Delegazioni di Trento e di Trieste sia tenuta una sessione straordinaria di esami per l'idoneità a funzioni di conduttore e conduttore principale, sessione che dovrà avere inizio il 1° luglio p. v.

Saranno ammessi a tali esami (eccezionalmente e per una volta tanto, anche gli agenti riprovati in quattro precedenti sessioni):

*a*) per le funzioni di conduttore i frenatori stabili e quelli nominati in prova a tutto il 30 giugno c. a., formando due gruppi separati;

*b*) per le funzioni di conduttore principale i seguenti agenti che abbiano già conseguito la nomina, o che, per compiuto esperimento, abbiano acquistato titolo a conseguirla entro il 30 giugno c. a.;

1° gruppo — conduttori del grado 13;

2° gruppo — conduttori del grado 14, già idonei a conduttori del grado 13;

3° gruppo — conduttori del grado 14;

4° gruppo — frenatori immessi in funzioni di conduttore grado 14 non oltre il 30 giugno c. a.

Le prove verranno regolate in base ai programmi di cui l'Ordine di servizio 365/1908; eppertanto gli agenti dovranno sostenere gli esami come segue:

i frenatori di cui al punto *a*), secondo il programma valevole per l'idoneità ad ex guardafreno;

i conduttori grado 13 (1° gruppo sub *b*), nonchè i conduttori grado 14, già idonei a conduttore grado 13 (2° gruppo sub *b*), secondo il programma stabilito per l'idoneità ad ex capo conduttore;

i conduttori del grado 14' (3° gruppo sub *b*) ed i frenatori in funzioni di conduttore (4° gruppo sub *b*), contemporaneamente, secondo i programmi per l'idoneità tanto ad ex conduttore quanto ad ex capo conduttore, avvertendo che non saranno riconosciuti idonei per il grado superiore qualora siano riprovati anche in una sola materia.

I conduttori principali, provenienti dagli ex capi frenatori, e non aventi le abilitazioni complete per la dirigenza dei treni saranno ammessi agli esami relativi secondo il programma per ex conduttore o per ex capo conduttore, o per entrambi, a seconda delle abilitazioni precedentemente conseguite.

Per la esclusione dagli esami degli agenti che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 83 R. P., si dovrà tener conto delle amnistie stabilite col R. decreto 1504 del 2 settembre 1919 e con la circolare n. P. 51-20-39200 del 22 febbraio c. a.

E poichè tali esclusioni devono essere approvate da questa Direzione generale, le Divisioni dovranno far qui pervenire motivate proposte non oltre il 20 giugno p. v.

Appena ultimate le prove e non dopo il 30 luglio p. v., le Divisioni trasmetteranno, unitamente all'elenco dei rinunciatari con le dichiarazioni di rinuncia motivate, i verbali degli esami e le graduatorie degli idonei.

*Il direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

**Comunicazioni.**

*Riammissione alle gare.* — Con decreto 16 aprile 1920 del Ministero della Marina, sono stati riammessi a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni la ditta Baffico Angelo, di Spezia ed i suoi procuratori e comproprietari Paolo Baffico fu Angelo e avv. Carlo Baffico fu Angelo, i quali vennero esclu-

si dalle dette contrattazioni col decreto dell'8 novembre 1913, come da pubblicazione fatta nel *Bollettino* n. 34-1913 del Ministero dei lavori pubblici.

Con decreto 23 aprile 1920 del Ministero delle Colonie è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni il signor Mazzone Carmelo fu Vincenzo, nato a Scordia, domiciliato e residente a Messina (via Luciano Manara), imprenditore di opere pubbliche, il quale venne escluso dalle dette contrattazioni col decreto del 12 aprile 1916, n. 612, come da pubblicazione fatta nel *Bollettino* n. 20-1916.

*L'amministratore generale*
R. DE CORNE'

---

# SENTENZA

**Contratti - Elezione di domicilio presso il palazzo di città - Sua efficacia - Termine per il pagamento del prezzo - Interpretazione - Incensurabilità in Cassazione.**

*La forma di elezione di domicilio contrattuale « a Roma nel Palazzo di Città » ha non solo l'effetto di spostare la competenza territoriale, ma di determinare l'ufficio per la notifica degli atti non potendo dubitarsi che il Palazzo di città, sinonimo di casa comunale sia un ufficio, agli affetti dell'art. 40 Proc. civ.*

*——Che se, a ragione delle molteplici sfere in cui si esplica l'attività amministrativa di un grande Comune, qual'è Roma, l'azienda municipale risulta costituita da molteplici uffici, ciò non può ingenerare incertezza circa l'Ufficio, che s'intese designare con l'elezione di domicilio, dovendo all'uopo considerarsi implicatamente prescelto quello cui debbono essere fatte le notifiche degli atti interessanti il Comune.*

*Il giudizio della Corte di merito, secondo cui l'avverbio « possibilmente » aggiunto all'indicazione del termine per i pagamenti, ne rimette l'esecuzione alla discrezionalità del debitore, si riferisce alla interpretazione di patti contrattuali che è di pieno dominio del Giudice di merito e che, quando non sia viziato, come del caso, da erronea applicazione delle norme di diritto, che regolano la materia, si sottrae ad ogni censura in sede di Cassazione. Ed altrettanto dicasi sulla sussistenza o meno della colpa, che è la risultante di un convincimento di fatto, insindacabile.*

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 17 marzo-8 aprile 1920 (*Pres.* Tommasi; *Est.* Morgigni de Manthonè; *P. M.* Moramarco, *concl. conf.*). — Ditta Minelli Abramo *ricorrente*, contro Ferrovie Stato.

Considerato che col primo motivo si deduce che sia nulla la notificazione della citazione introduttiva del giudizio, perchè ese-

guita in Roma, nel palazzo di città, mentre tale elezione di domicilio, fatta col contratto, non contenendo, secondo il ricorrente, alcuna indicazione di persona, o di ufficio, non avrebbe potuto produrre altro effetto se non quello di determinare la competenza territoriale dell'autorità giudiziaria di questa capitale. Codesto motivo non ha fondamento giuridico. Per vero stabilisce l'art. 40 codice di procedura civile, che quando, a norma dello articolo 19 codice civile, si elegge domicilio speciale, per certi affari o atti, in un comune, senza indicare la persona, o l'ufficio presso cui si elegge, la elezione produce soltanto l'effetto di determinare la competenza. In altri termini, questa elezione conduce a designare l'autorità giudiziaria competente a conoscere della eventuale azione. Se poi, giusta il capoverso del menzionato articolo, sia indicata una persona, o un ufficio presso cui si elegge domicilio, tutte le notificazioni relative all'atto pel quale si fece la elezione possono eseguirsi al domicilio eletto. Ciò è in perfetta armonia con la prima parte dell'art. 140 del medesimo codice di procedura civile, secondo cui, quando il convenuto abbia eletto domicilio, con indicazione della persona o dell'Ufficio, la citazione può essere notificata alla persona, o all'Ufficio presso di cui fu eletto domicilio, dappoichè il legislatore è partito dal logico presupposto che intanto fu designato una determinata persona, o un determinato Ufficio, in quanto chi faceva cotale designazione era sicuro che, nell'uno o nell'altro caso, avrebbe potuto avere notizia degli atti che lo riguardassero, sia mediante la trasmissione a lui degli atti medesimi, per parte della persona e dell'ufficio che li ricevevano, sia curando personalmente o a mezzo di un delegato, di prendere cognizione della esistenza, o meno, degli atti suddetti.

Nella specie, avendo il Minelli, con la scrittura privata 16 ottobre 1912, eletto il proprio domicilio, ai sensi dell'art. 13 del capitolato d'oneri per tutti gli effetti del contratto, in Roma, presso il palazzo di città, manifestò la volontà, come rettamente opinò la Corte d'appello, non solamente di spostare la competenza territoriale, sostituendo l'autorità giudiziaria di Roma a quella del suo domicilio reale (Passignano), ma di indicare quel palazzo di città come l'ufficio per la notificazione degli atti, non potendo dubitarsi che il palazzo di città, o casa comunale, è un uffizio,

agli effetti del summenzionato articolo 40, e non regge l'obbiezione della pretesa indeterminatezza dell'ufficio municipale, imperocchè se, a ragione delle molteplici sfere in cui si esplica l'attività amministrativa di un grande comune, qual'è Roma, esistono nel palazzo di città molteplici uffizi, non può cotale contingenza ingenerare veruna incertezza circa l'ufficio che si ebbe in animo di indicare per tutte le notificazioni concernenti l'atto per cui l'elezione fu fatta, dovendo ritenersi designato, implicitamente l'uffizio destinato a ricevere le notificazioni suddette.

Col secondo motivo si denunzia la pronuncia in merito della Corte d'appello, deducendosi che questa, non soltanto abbia ritenuto ingiustamente che fosse irrilevante e superfluo l'interrogatorio deferito all'amministrazione, circa il grandissimo ritardo col quale essa fece il pagamento delle traverse fino allora fornitele, contrariamente al patto con cui fu convenuto cotale pagamento nel termine di giorni otto, dal verbale di collaudo, e sull'impossibilità dichiarata più volte dal Minelli di non poter proseguire nell'impegno assunto, se non venisse pagato del prezzo delle traverse già consegnate, ma escluse la colpa addebitata, di rimando, all'amministrazione medesima per siffatto ingiustificato ritardo, con evidente violazione di ogni norma di diritto, in quanto che, trattandosi di un contratto bilaterale commutativo, non è ammissibile che, mentre una delle parti si obbliga alla prestazione di un termine prestabilito, l'atra parte possa soddisfare alla controprestazione a suo piacimento.

La Corte di Appello opinò che era irrilevante, ai fini della risoluzione della lite, il suddetto mezzo istruttorio, dappoichè, anche a voler ammettere il considerevole ritardo ascritto all'Amministrazione, non poteva assurgere a grado di colpa, stante la dizione del patto contrattuale (comma 2° dell'articolo 12 del capitolato d'oneri): « Dell'importo totale delle traverse consegnate, quando non sia stato diversamente stabilito, saranno pagati in acconti i novi decimi, *possibilmente*, nel periodo di otto giorni, a decorrere dal verbale di collaudo » secondo la quale dizione, e in particolar modo per l'avverbio « possibilmente » fu tolto al termine fissato ogni carattere di perentorietà, essendo stata, invece, rimessa l'esecuzione del pagamento alla discrezione dell'Amministrazione cioè appena questa avesse potuto, essendo soggetta a

controlli, mentre poi il creditore, stimando che dessa fosse andata oltre la tolleranza concessale, avrebbe potuto adire il magistrato per la prefissione di un termine al pagamento, giusta il capoverso dell'articolo 1173 del Codice civile.

Trattasi evidentemente di interpretazione di patti contrattuali che è di pieno dominio del giudice del merito, nè da essa questi trasse erronea applicazione delle norme di diritto, come pure si è nel caso di convincimento di fatto intorno la insussistenza della colpa che il convenuto addebitava all'Amministrazione, per l'asserito ritardo nel pagamento del prezzo delle traverse fornite, il quale adduceva nel contempo, a giustificazione della sua inadempienza alla consegna delle rimanenti traverse. Non sussiste poi l'asserita violazione della disposizione del capoverso dell'articolo 1173 del Codice civile, imperocchè avendo la Corte di appello ritenuto, con apprezzamento insindacabile in questa sede, che l'avverbio « possibilmente » avesse tolto al termine pel pagamento qualunque carattere di perentorietà, ne consegue che si versa nell'ipotesi preveduta e disciplinata con la suddetta disposizione, la quale pertanto rettamente fu invocata da quel collegio, per derivarne che se il Minelli avesse creduto che l'amministrazione abusasse della latitudine concessale col succitato comma del patto dodicesimo del capitolato d'oneri, avrebbe ben potuto chiedere all'autorità giudiziaria di stabilire un termine conveniente per l'adempimento dell'obbligazione per parte dell'Amministrazione medesima

Non ha valore da ultimo, la deduzione che la Corte d'appello, anzichè partire dal presupposto, erroneo, secondo il ricorrente che non vi fosse perentorietà di termine, avrebbe dovuto, invece, indagare onde escludere qualsiasi colpa dell'Amministrazione, se questa fosse rimasta o meno entro i limiti della suddetta latitudine dappoichè avendo il menzionato collegio opinato che con la clausola del citato comma l'Amministrazione assunse l'obbligo del pagamento appena avesse potuto, e la sua condizione di ente pubblico, sottoposto a molteplici controlli amministrativi, glielo avesse permesso, venne realmente a fare quella indagine, di fatto, alla quale il ricorrente ingiustamente assume che la Corte d'appello sarebbesi sottratta.

Relativamente allo addebito parimenti a questà ascritto, per

avere dichiarato che fosse irrilevante l'interrogatorio deferito all'Amministrazione, basta enunciarlo perchè ne risulti, come conseguenza, la sua infondatezza, in quanto che il decidere sulla pertinenza o meno, ai fini della risoluzione della controversia, di un chiesto mezzo istruttorio entra, indiscutibilmente, nella sfera dello apprezzamento di fatto del giudice di merito, che non sopporta un riesame nella sede di cassazione.

Dunque anche il suddetto motivo secondo dev'essere respinto.

PER QUESTI MOTIVI

La Corte rigetta il ricorso.

## Errata-corrige.

*Bollettino ufficiale* n. 20 del 13 maggio 1920.
(Ruoli del personale esecutivo).

### Personale tecnico ed operaio.

Apparati centrali (pag. 313)

| *Errata* | | | *Corrige* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Operai di 1ª e 2ª categoria | S. | 563 | Operai di 1ª e 2ª categoria | S. | 563 |
| | M. | 121 | | C. | 121 |
| | C. | 60 | | M. | 60 |
| Operai di 3ª categoria . . . | S. | 392 | Operai di 3ª categoria . . . | S. | 392 |
| | M. | 126 | | C. | 126 |
| | C. | 81 | | M. | 81 |

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . » 8.00

***Gli abbonamenti** sono da pagarsi **anticipatamente ad una stazione della rete o ad una** cassa compartimentale e decorrono dal **1° gennaio di ciascun anno, non** essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO XIII — N. 23 3 GIUGNO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



(2361) 1920 – Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 29 *aprile* 1920, *n.* 609, *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Ente autonomo del porto di Civitavecchia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, che istituisce un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Civitavecchia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro e dell'industria commercio e lavoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato l'annesso regolamento, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, per la esecuzione delle opere e l'esercizio del porto di Civitavecchia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'talia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 31 maggio 1920, n. 127.

---

## Capo I.

## Costituzione dell'Ente.

### Art. 1.

L'Ente portuale di Civitavecchia, istituito con decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, con sede in Civitavecchia, ha la durata di anni sessanta, a decorrere dal 18 febbraio 1919.

### Art. 2.

La carica di componente il Consiglio d'amministrazione è incompatibile con quella di:

*a)* attore o convenuto o loro patrocinatori in giudizio contro l'Ente;

*b)* arbitro o perito in giudizio nel quale l'Ente sia parte;

*c)* partecipante direttamente o indirettamente ad appalti o servizi di interesse dell'Ente;

*d)* impiegato o salariato dell'Ente.

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 della legge comunale e provinciale.

### Art. 3.

Il mandato dei consiglieri di cui all'art. 3 del decreto Luogotenenziale suddetto è personale e scade ogni quadriennio dalla data della prima adunanza del Consiglio.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio il Consiglio promuove la riconferma o la nomina del presidente e questi richiede dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti.

Tali designazioni sono notificate al presidente dell'Ente almeno un mese prima del termine del mandato, inviando copia dei relativi provvedimenti.

### Art. 4.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se mancano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da frustare lo scopo della rappresentanza.

Nel caso di tale decadenza, come anche nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinunzia, per sopravvenuta incompatibilità od incapacità giuridica o per qualsiasi altra causa, sarà provveduto alla sostituzione del rappresentante entro un mese nei modi prescritti.

Il nuovo nominato rimane in carica per il restante periodo di tempo pel quale sarebbe rimasto il suo predecessore.

### Art. 5.

La decadenza e la cessazione straordinaria dal mandato di cui all'articolo precedente sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione, previa, però, cotestazione all'interessato nei casi di assenza o di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

### Art. 6.

Il Consiglio è convocato dal presidente in via ordinaria ogni due mesi; in via straordinaria, tutte le volte in cui egli lo ritenga necessario o ne sia fatta domanda scritta da almeno un terzo dei membri del Consiglio. In quest'ultimo caso la convocazione deve farsi entro dieci giorni da quello della richiesta.

In caso di assenza o di impedimento del presidente e del vice presidente il Consiglio è convocato e presieduto dal consigliere più anziano e, in caso di pari anzianità nella carica, dal più anziano di età.

### Art. 7.

Gli avvisi di convocazione, con l'elenco degli oggetti da trattare, sono inviati ai consiglieri almeno cinque giorni prima della adunanza.

In casi d'urgenza la convocazione può essere indetta telegraficamente almeno quarantotto ore prima, ferma restando la comunicazione della materia da trattare.

In nessun caso può essere trattata materia non contenuta nell'ordine del giorno, a meno che il Consiglio al completo e con voto unanime, non disponga diversamente.

### Art. 8.

Per la validità delle sedute del Consiglio occorre che intervengano almeno sei dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti. In caso di parità di voti è decisivo quello del presidente.

Alle adunanze assiste il segretario senza voto deliberativo.

Dovranno essere chiamati ad intervenire alle adunanze il capo della dogana di Civitavecchia o qualsiasi altro funzionario allorquando siano inscritte all'ordine del giorno materie interessanti le rispettive Amministrazioni.

Il segretario non può assistere alle discussioni su materia che interessi personalmente lui, oppure congiunti od affini suoi fino al quarto grado e quando il presidente ed il Consiglio lo ritengano opportuno.

### Art. 9.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prender parte alle discussioni e deliberazioni su argomenti

che li interessino personalmente — o in conseguenza di rapporti che abbiano con altre aziende o ditte — o che interessino congiunti ed affini loro fino al quarto grado civile.

Art. 10.

Di ciascuna adunanza viene redatto processo verbale dal segretario, oppure, in caso di impedimento o di assenza, da' un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato e dal consigliere meno anziano nel caso previsto nell'ultimo comma dell'art. 8.

Esso deve contenere un riassunto della discussione e l'integrale deliberazione del Consiglio col numero dei voti ad essa relativi.

Ogni consigliere ha diritto che nel verbale risultino il suo voto ed i motivi del medesimo.

Nell'adunanza successiva il verbale viene letto e sottoposto all'approvazione del Consiglio. Esso è firmato dal presidente e dal segretario o da chi ne fa le veci.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri un emolumento in misura non superiore a L. 2000 annue, da corrispondersi in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta ed in parte come indennità fissa, nella misura che verrà stabilita dal Consiglio. Al presidente sarà fornito l'alloggio in natura.

Ai membri del Consiglio di amministrazione, fuori residenza, sarà corrisposta, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che le avessero sostenute, l'indennità giornaliera a carico dell'Amministrazione cui appartengono, secondo le norme vigenti.

Capo II.

## Organi e loro attribuzioni.

Art. 12.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente; esso decide su qualsiasi materia relativa alla gestione o al regolare funzionamento di esso, ferme le attribuzioni che la legge ed il presente regolamento demandano al presidente.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente. Egli:

*a)* sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente e ne coordina l'attività dei diversi uffici;

*b)* determina gli affari e dispone la materia da sottoporsi all'esame del Consiglio;

*c)* mantiene la disciplina fra gli stipendiati e salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

*d)* può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

*e)* esercita, in generale, tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero delegate dal Consiglio;

*f)* rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi ed il riparto delle spese, erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

*g)* presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

*h)* delibera sulle licenze nei limiti indicati nell'art. 44;

*i)* dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta od alla concessione di aree, di impianti meccanici, nonchè al servizio di competenza dell'Ente;

*l)* può prendere sotto la sua responsabilità e, salva sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nell'adunanza immediatamente successiva, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione del Consiglio medesimo e sia dovuto a causa nuova e posteriore alla ultima adunanza.

Art. 14.

Al presidente è dovuta una indennità annua di L. 20,000 da corrispondersi a dodicesimi posticipati.

Art. 15.

Il vice-presidente sostituisce il presidente in tutte le sue attribuzioni in caso di assenza o di impedimento.

CAPO III.

## Uffici ed impiegati.

Art. 16.

Per il disimpegno delle sue attribuzioni l'Ente ha un ufficio di segretariato, un ufficio tecnico pei lavori, un ufficio per l'esercizio portuale ed una ragioneria.

Il Segretariato comprendente il servizio amministrativo dell'Ente è retto da un segretario generale che ha anche le attribuzioni di capo del personale.

I capi servizio rispondono direttamente al presidente del funzionamento dei rispettivi uffici.

Art. 17.

La nomina e la revoca del personale amministrativo e di ragioneria sono fatte dal Presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Il personale d'ordine e di servizio viene assunto e licenziato dal presidente.

Art. 18.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura il presidente dovrà riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693 sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente potrà peraltro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche dei singoli capi d'ufficio sono fatte dal presidente al quale vengono comunicate per le sue eventuali osservazioni e per il visto, quelle dell'altro personale compilate dai rispettivi capi d'ufficio.

Art. 19.

Al personale direttamente assunto e compreso nell'organico il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a cinque giorni, udite sempre le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari e salva la disposizione di cui all'articolo 18, comma secondo, per il personale d'ordine e per il basso personale decide il Consiglio d'amministrazione.

Quando la gravità dei fatti lo richieda il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado o dallo stipendio a tempo indeterminato anche prima di udire le deduzioni dell'interessato salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione.

La deliberazione del presidente e quella del Consiglio nei limiti della rispettiva competenza hanno carattere definitivo

Art. 20.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 21.

La ragioneria cura sotto la personale responsabilità del ragioniere la tenuta dei libri contabili necessari per la gestione dell'Ente e specialmente del conto impegni, del copia mandati, dello scadenziario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili.

CAPO IV.

## Gestione finanziaria ed amministrativa.

Art. 22.

L'anno finanziario comincia col 1 gennaio e termina col 31 dicembre, col quale giorno si chiudono tutti i conti relativi all'esercizio finanziario.

La contabilità dell'Ente è tenuta con metodo di scrittura doppia e ordinata con sistema di scritture economico-patrimoniali, dirette a rappresentare, in ogni sua fase, il movimento delle entrate e delle spese dell'esercizio, nonchè lo stato degli impegni e tutte le variazioni che si verifichino nel patrimonio mobiliare ed immobiliare, in dipendenza dei vari servizi gestiti.

Art. 23.

Il conto consuntivo è sottoposto all'approvazione del Consiglio dell'Ente non oltre il 1° di marzo di ciascun anno. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno quindici giorni avanti la discussione.

Tale conto, oltre a soddisfare ai requisiti voluti dall'art. 18 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, ha a corredo, apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente, la sua consistenza e l'utile o la perdita netta dell'esercizio.

Nei 15 giorni dalla data di approvazione da parte del Consiglio di amministrazione — e, in ogni caso, non più tardi del 30 marzo — copia del bilancio sarà trasmessa ai ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro ed al comune di Civitavecchia.

Art. 24.

Mediante contratti, nei modi e colle forme stabilite dal Consiglio d'amministrazione con sua deliberazione motivata si provvede a tutti gli acquisti, trasporti, alienazioni, affitti e lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Art. 25.

L'ordinazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione od al presidente nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

I capi di ufficio sono ordinatori secondari della spesa nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 26.

Gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa debbono essere firmati dal presidente esclusi quelli compresi nella eccezione dell'ultimo comma dell'articolo precedente e sono comunicati al ragioniere capo.

Ove questi non creda di darvi corso ne riferisce al presidente, il quale, mediante ordine scritto, può disporre l'esecuzione del provvedimento, salvo sottoporre la questione al Consiglio di amministrazione nella successiva convocazione.

Art. 27.

Il servizio di Cassa dell'Ente può essere disimpegnato da Istituti finanziari all'uopo richiesti.

Art. 28.

Per le spese sostenute pe la esecuzione dei lavori di cui alla lettera *a*) n. 1 dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, l'Ente rimette al Ministero dei lavori pubblici copia dei certificati di pagamento fatti agli imprenditori e dei documenti di spesa con la richiesta di rimborso.

Per le spese di costruzione di cui alla lettera *b*) del citato articolo, l'Ente, al termine di ciascun esercizio finanziario, rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo di legge.

Detto elenco deve essere corredato da copia dei documenti giustificativi e diventa definitivo, a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, dopo che il Ministero l'avrà restituito vistato o se entro due mesi dalla comunicazione non avrà fatto alcuna osservazione in merito.

A ciascuno degli enti interessati viene data comunicazione dello estratto di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso della spesa di sua spettanza entro i 90 giorni dalla data della comunicazione.

Entro il primo semestre dell'anno finanziario l'Ente rimette ai prefetti competenti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 29.

Qualora, in applicazione dell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, l'Ente intenda emettere obbligazioni, il relativo piano finanziario dovrà essere rimesso preventivamente al Ministero del tesoro per l'approvazione.

Art. 30.

I proventi di concessioni od affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc. sono corrisposti direttamente all'Ente dal 1 marzo 1919.

Art. 31.

Qualora venga affidata all'Amministrazione doganale la riscossione delle tasse e sovratasse, le modalità relative, nonchè quelle del versamento all'ufficio di Cassa dell'Ente e delle operazioni di ispezioni e di verifica saranno stabilite di accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 32.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro o che sono incaricati del deposito ed hanno in conseguenza valori e materiali dell'Ente, devono prestare una congrua cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio di amministrazione.

Ove gli agenti consegnatari si avvalgano di impiegati o di commessi, rispondono in proprio dell'opera di costoro anche se l'assunzione di essi sia stata approvata dall'autorità competente.

La responsabilità degli agenti consegnatari non diminuisce per la vigilanza, sindacato e riscontro che viene esercitata sulla gestione.

Art. 33.

Per l'esecuzione dei lavori e per la spesa in economia, l'Ente può emettere mandati di anticipazione ai propri funzionari fino a lire 10.000 e di apertura di credito fino a L. 50.000.

Non potrà essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificfiativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente, dal segretario generale e portano il visto del ragioniere capo.

Art. 34.

I funzionari che a termini dell'articolo precedente ricevono anticipazioni sono esonerati dal prestare cauzione.

Coloro a favore dei quali sono autorizzate anticipazioni od aperture di credito, debbono presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e comunque non oltre la fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate all'Ente le somme anticipate e non spese.

Art. 35.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle somme poste a loro disposizione o ricevute in anticipazione fino a che non ne abbiano ottenuto regolare discarico.

Art. 36.

I mandati per pagamenti diretti per lavori o forniture sono emessi in base ai certificfiati ed agli stati di avanzamento, da rilasciarsi dall'Ufficio tecnico.

CAPO V.

## Lavori.

Art. 37.

Sulla richiesta dell'Ente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino servizi ferroviari.

Fra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa, e per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti, che riguardino modificazioni agli impianti esistenti, dovranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati all'Ente e saranno sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 38.

Possono essere eseguiti in economia quei lavori che per la loro natura o per l'urgenza non consentano l'indugio dell'appalto.

In caso di urgenza potrà il Consiglio autorizzarne l'esecuzione entro il limite di L. 100.000, in pendenza della presentazione del progetto.

In caso di somma urgenza per stabilire il servizio su linee interrotte e garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la sanzione del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 39.

I lavori di manutenzione e di riparazione delle opere di difesa esterna, che non siano a carico dell'Ente, possono, dal Ministero dei lavori pubblici, essergli commessi a rimborso di spesa.

In tal caso per i progetti, i contratti, la gestione e la liquidazione si applicheranno le norme di cui al presente capo.

Art. 40.

L'eventuale progetto di costituzione di un deposito franco comprenderà anche la sistemazione di locali per selezione di merci e per una loro sommaria manipolazione.

CAPO VI.

## Esercizio

Art. 41.

Le aree, di cui venne concessa la gestione all'Ente, con l'art. 2, n. 2 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, sono distinte in tre categorie:

*a*) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo per il tempo occorrente per il disbrigo delle operazioni medesime;

*b*) aree concesse per più lungo tempo o per altri usi, i quali però non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* con lo sgombero immediato e la rimessa nel pristino stato delle aree medesime;

*c*) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie è fatta dall'Ente sentita la Capitaneria di porto locale. La Capitaneria medesima procede, d'accordo con l'Ente, per la distribuzione degli accosti e per la destinazione commerciale delle banchine.

Art. 42.

L'occupazione delle aree della prima categoria è regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero dell'industria, commercio e lavoro a mente dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale citato, anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Fino a che il nuovo regolamento non sarà approvato, si applicano le modalità e le tariffe attualmente in vigore.

Art. 43.

Le concessioni contemplate alla lettera *b*) dell'art. 41 sono fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali ed anche per più lungo periodo se riguardano i cantieri o le altre industrie navali contemplate dal capo

primo, titolo terzo del regolamento 20 novembre 1879 per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze, delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza, si intendono decadute.

Art. 44.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma devono essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 45.

Le licenze annuali o di durata superiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione. Questa autorizzazione, salva decisione in contrario, implica anche quella di eventuali proroghe.

L'Ente, prima di approvare nuovi atti di concessione o di locazione a termine dell'ultimo comma dell'art. 14 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, deve compiere, a mezzo dei suoi uffici, tutte le pratiche procedurali e formalità richieste dal regolamento per la marina mercantile in quanto siano applicabili.

Art. 46.

Qualora più domande di concessioni, di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 41, siano fatte per occupare lo stesso luogo, la preferenza è normalmente determinata dalla priorità della effettiva presentazione, quale risulta accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente, incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio di amministrazione, su proposta del presidente, ha però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione, sia dando la preferenza, con provvedimento immediato, alla domanda rispondente ad un fine, che giudichi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, qualora siano diversi i fini per i quali è richiesta l'area.

Nel caso di concorrenza fra più domande di concessioni contrattuali, viene preferita, ad esclusivo giudizio del Consiglio con deliberazione motivata, quella che risponde ad una finalità di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, e, se lo scopo sia identico, quella che presenta maggiori garanzie finanziarie e tecniche

E' però in facoltà del Consiglio l'aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata pel miglioramento del canone ed anche in seguito a concorso dei progetti tecnici.

Art. 47.

I canoni per le licenze, di cui all'art. 44, sono fissati dal presidente, gli altri dal Consiglio d'amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito, nella misura di una lira, il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 48.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà in qualunque tempo e per qualunque causa risolvere e fare sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta; nel caso di risoluzione il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 49.

Quando, per lo scopo della concessione e per le opere di cui occorra autorizzare la esecuzione, venga esclusa la materiale possibilità di poter ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in ripristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto.

I contratti non avranno effetto esecutivo finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente; ma la revoca potrà essere subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo previamente accertato delle opere ed al tempo mancante al termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti stessi sarà però stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgomberare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 50.

Sulle domande di concessione l'Ente sentirà il parere della Capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi alla polizia portuale ed alla navigazione.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenza e per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero alla fine di ciascun semestre.

Art. 51.

Per tutto quanto non risulti altrimenti stabilito dal decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, e dal presente regolamento, l'Ente si atterrà nelle concessioni alle norme contenute nell'articolo 3 del regolamento per la marina mercantile e alle altre disopszioni legislative e regolamentari vigenti.

Art. 52.

A garanzia di qualsiasi concessione il concessionario deve depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 53.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci, degli alberi di carenaggio, dei bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, nonchè dei capannoni di deposito e di ogni altro arredamento portuale costruiti anche a cura dello Stato, e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione a privati giusta gli articoli 122 e seguenti del regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto deve essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto Ministeriale in conformità di quanto è stabilito dall'art. 13 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919 n. 122.

CAPO VII.

## Disposizioni generali e transitorie

Art. 54.

Per i contratti tuttora vigenti tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e le imprese assuntrici di appalti di manutenzione e di illuminazione del porto di Civitavecchia l'Ente si sostituirà allo Stato fino alla loro scadenza per quanto riguarda gli obblighi di cui all'art. 16, lettere *a*), *c*), *d*), del decreto sopra citato.

Art. 55.

L'Ente potrà richiedere la R. avvocatura erariale di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, collegi arbitrali e giurisdizioni speciali.

Gli onorari e le competenze da corrispondersi dall'Ente all'avvocatura saranno liquidati a forma di legge.

Art. 56.

Per l'eccezionale assunzione di personale di cittadinanza straniera di cui all'art. 26 del decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, deve essere chiesto il previo assentimento del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione delle opere e del Ministero dell'industria, commercio e lavoro per l'esercizio.

Art. 57.

Fino a quando non sarà regolata la materia con norme generali, gli atti pubblici amministrativi, interessanti l'Ente, sono ricevuti dal segretario il quale ha, perciò, le facoltà spettanti ai notai in base alla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato.

I relativi diritti, da liquidarsi secondo la tabella annessa alla detta legge vanno ripartiti per metà all'Ente e per metà al detto funzionario.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto in data 29 aprile 1920:

*Il ministro del tesoro*: LUZZATTI

*Il ministro dei lavori pubblici*: DE NAVA

*Il ministro dell'industria, commercio e lavoro*: FERRARIS

REGIO DECRETO-LEGGE 2 *maggio* 1920, *n.* 615, *contenente provvedimenti economici a favore del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*** 26 maggio **1920, n.** 123.

Art. 1.

L'Amministrazione ferroviaria dello Stato, è autorizzata ad erogare le seguenti somme:

*a*) lire 90 milioni da ripartirsi in parti uguali al personale stabile, in prova, aggiunto e provvisorio, nonchè gli avventizi sistemabili nel personale in prova in base al R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588;

*b*) lire 5 milioni da assegnare in sussidi agli avventizi non sistemabili in servizio continuativo da almeno un anno alla data del 10 gennaio 1920, alle guardabarriere ed alle guardacessi, anche se provvisorie e stabili;

*c*) lire 5 milioni da destinarsi in sussidi alle Cooperative di consumo fra agenti ferroviari.

Art. 2.

Le somme corrisposte sul fondo di cui all'articolo precedente nei mesi di gennaio e febbraio 1920, o da corrispondersi, saranno nette da ritenute e le modalità per la loro ripartizione verranno stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Atr. 3.

A decorrere dal 1 marzo 1920 e fino a quando non saranno approvate le nuove tabelle organiche per il personale delle ferrovie dello Stato, sarà corrisposto al personale stesso un assegno mensile netto a titolo di anticipo su quanto sarà dovuto in conseguenza della applicazione delle nuove tabelle, nella seguente misura:

*a*) lire 200 al personale stabile, in prova, aggiunto, provvisorio, escluso quello di cui al comma seguente, e avventizio maschile in servizio continuativo da almeno due mesi alla data del 20 marzo 1920;

*b*) lire 45 alle guardabarriere ed alle guardacessi, stabili, provvisorie e avventizie in servizio continuativo come al comma *a*);

*c*) lire 120 al rimanente personale avventizio femminile in servizio continuativo come al comma *a*).

Detto assegno è dovuto in quanto spetti lo stipendio o la paga e in caso di riduzione di questi, è ridotto in egual proporzione.

Per il personale proveniente dalle ferrovie Reali Sarde e dalla Veneta, passato allo Stato col 1 gennaio 1920, l'assegno è dato anche in conto di quanto sia ad esso dovuto per l'applicazione del regolamento approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici in data 10 marzo 1920, n. 3176. Quando sarà stato applicato il regolamento stesso, l'assegno sarà opportunamente ridotto in modo che il personale proveniente dalle ferrovie Reali Sarde e dalla Veneta non abbia un trattamento migliore di quello usato al rimanente personale delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Agli agenti del personale di 2ª categoria ed ausiliario degli uffici in servizio presso gli uffici delle officine e dei magazzini annessi alle medesime è accordato il soprassoldo di L. 1 per giornata di effettivo servizio, stabilito dall'art. 157 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate col decreto Luogotenziale 13 agosto 1917, n. 1393, modificato col decreto Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito dal sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1920.

VITTTORIO EMANUELE

NITTI — DE NAVA — LUZZATTI.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

DECRETO MINISTERIALE 27 *maggio* 1920, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del Regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

Su designazione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Il comm. Girolamo SINIGALIA, ispettore superiore di 1ª classe presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'amministrazione delle ferrovie suddette, in sostituzione del gr. uff. ing. Francesco DE ROBERTO, collocato a riposo.

Roma, addì 27 maggio 1920.

*Il Ministro*: PEANO.

# COMUNICATO

## Concorsi a posti di ingegnere a prova.

1. — E' aperto un concorso per titoli a 80 posti di ingegnere in prova nei ruoli tecnici delle ferrovie dello Stato tra gli ingegneri in servizio al 31 dicembre 1919 nelle condizioni di inscritti nel ruolo aggiunto, o di provvisorii o di avventizi, o di ufficiali comandati e che al giorno della loro assunzione non avevano oltrepassato il 35° anno di età.

2. — I concorrenti dovranno presentare pel tramite gerarchico non più tardi del 20 giugno 1920 la domanda di ammissione al concorso, compilata su carta da bollo da L. 2,00, scritta e sottoscritta di proprio pugno e indirizzata all'Amministratore generale delle ferrovie dello Stato.

La domanda dovrà essere corredata dai seguenti documenti, in forma autentica e debitamente legalizzati:

*a*) certificato di nascita;

*b*) certificato di cittadinanza. Sono equiparati ai cittadini dello Stato i cittadini delle altre regioni italiane quando anche manchino della naturalità;

*c*) certificato rilasciato dall'ufficio del casellario giudiziario di data non anteriore a tre mesi da quella della domanda;

*d*) certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del Comune ove l'aspirante ha il suo domicilio o la sua abituale residenza;

*e*) congedo militare o altro documento comprovante la posizione dell'aspirante di fronte alla legge sul reclutamento;

*f*) fotografia colla firma del concorrente e col bollo dell'ufficio;

*g*) diploma di laurea in ingegneria;

*h*) certificati delle votazioni ottenute negli esami universitari speciali, a partire dal primo corso, e negli esami di laurea.

La mancata presentazione nel limite di tempo sopra stabilito di uno dei predetti documenti potrà determinare la esclusione dal concorso.

I concorrenti potranno inoltre presentare i seguenti altri documenti, pure debitamente autenticati:

*i*) certificati di prestazione d'opera presso amministrazioni pubbliche o presso ingegneri professionisti, dai quali risultino la durata di questi servizi, la natura dei lavori ai quali il concorrente prese parte, ed il modo in cui tali incarichi vennero adempiuti;

*k*) certificati riguardanti altri studi eventualmente fatti o comprovanti la conoscenza di lingue estere, opere e memorie eventualmente pubblicate, ed ogni altro documento che il concorrente credesse di produrre.

Nella domanda il concorrente dovrà dichiarare se abbia ottenuto la nomina ad altro impiego alla dipendenza dello Stato, delle Provincie, dei Comuni o di qualsiasi altra amministrazione garantita o sussidiata dallo Stato, e ciò agli effetti dell'art. 26 del Regolamento del personale.

3. — I Servizi o le Delegazioni da cui dipendono i concorrenti trasmetteranno le domande e i documenti alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Personale) non più tardi del 1° luglio 1920, accompagnandoli con un rapporto informativo sulla durata e sulla specie del servizio ferroviario prestato, sulla conoscenza in genere del servizio stesso, sull'attività e sullo zelo dimostrati nel disimpegno delle mansioni affidate, sulle attitudini alle funzioni inerenti al grado di ingegnere, e su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio in merito al servizio prestato.

4. — Ricevuti e riscontrati i documenti di cui sopra la Direzione generale (Servizio Personale) disporrà per le visite mediche, le quali avranno luogo nei giorni e nelle località che saranno indicati ai singoli concorrenti. Le Commissioni incaricate delle visite mediche giudicheranno inappellabilmente se i concorrenti posseggano i requisiti fisici di cui all'art. 22, comma 4°, del regolamento del personale.

Ai concorrenti non riconosciuti fisicamente idonei saranno restituiti i documenti.

5. — La Commissione esaminatrice sarà nominata dall'Amministratore generale delle ferrovie dello Stato.

In caso di impedimento di uno dei commissari il commissario impedito viene definitivamente sostituito da altro pure nominato dall'Amministratore generale. Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'ufficio di segretario senza voto.

6. — La classificazione dei concorrenti sarà fatta in base:

*a*) alla votazione riportata nell'esame di laurea;

*b*) al risultato degli esami speciali dei corsi universitari e della scuola di applicazione ;

*c*) al risultato di concorsi precedenti nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, o in altre Amministrazioni dello Stato;

*d*) al servizio prestato a qualunque titolo nelle Amministrazioni predette;

*e*) ad ogni altro titolo prodotto dal concorrente.

7. — Per la valutazione dei predetti titoli ciascun commissario disporrà in totale di un massimo di 50 (cinquanta) punti, i quali saranno ripartiti fra i titoli sopra specificati secondo i criteri che verranno stabiliti dalla Commissione esaminatrice.

La somma dei punti conseguiti dai concorrenti costituisce la classificazione complessiva che determina la graduatoria di merito.

A parità di merito saranno preferiti nell'ordine seguente:

*a*) gli invalidi di guerra o i feriti in combattimento;

*b*) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra;

*c*) coloro che abbiano prestato servizio militare come combattenti.

A parità di ogni altra condizione avrà la precedenza il maggiore in età.

Per comprovare i titoli di precedenza di cui sopra i concorrenti dovranno esibire appositi certificati rilasciati nelle forme legali dalle competenti autorità.

8. — La graduatoria di merito, approvata dall'Amministratore generale, sarà pubblicata nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato e sulla Gazzetta ufficiale del Regno.

9. — I primi 80 della graduatoria, sempre che abbiano riportato almeno sette decimi del numero complessivo dei punti attri-

buiti alla valutazione dei titoli, verranno nominati ingegneri in prova.

Qualora qualcuno degli 80 concorrenti prescelti non accetti il posto, l'Amministrazione avrà facoltà di sostituirlo nominando un altro in ordine di graduatoria.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di assumere, entro il termine di un anno, dalla data di approvazione della graduatoria, seguendo sempre l'ordine di classificazione, un numero di concorrenti maggiore dei posti messi a concorso, sempre quando mantengano i requisiti richiesti per l'assunzione.

In ambedue i predetti casi non potrà farsi luogo alla nomina se i concorrenti non abbiano riportato almeno sette decimi del numero complessivo dei punti attribuiti alla valutazione dei titoli.

L'Amministrazione potrà destinare qualcuno dei concorrenti nominati alla dipendenza del Servizio Movimento con la qualifica di ispettore in prova.

11. — Nell'atto in cui gli ingegneri vengono ammessi in servizio di prova contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio e le disposizioni vigenti o che saranno emanati dall'Amministrazione.

12. — Gli ingegneri in prova vengono assunti con lo stipendio di lire 3300, aumentato di lire 795, secondo il decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 12 febbraio 1918, n. 36) e di lire 2500, secondo il decreto legge Luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 1023, (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 2 luglio 1919, n. 156), oltre l'indennità di caro viveri di cui al decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 16 settembre 1918, n. 219).

Lo stipendio come sopra sarà corrisposto dalla data della effettiva entrata in servizio di prova.

Gli ingegneri assunti in prova non possono essere nominati stabili se non hanno compiuto un anno di effettivo servizio di prova entro il quale devono dimostrare la idoneità alle funzioni cui sono assegnati.

13. — L'ingegnere nominato in prova che senza motivo ritenuto giustificato dall'Amministrazione non prendesse servizio

nella residenza assegnatagli entro il termine stabilito dall'Amministrazione medesima sarà considerato dimissionario volontario.

*L'Amministratore generale*
DE CORNE'

---

## Ordine di servizio N. 56.

### Trasformazione in fermata della stazione di Marano Vicentino e sua abilitazione al servizio pubblico.

Dal giorno 15 maggio 1920 la stazione di Marano Vicentino, della linea Vicenza-Schio, fra le stazioni di Thiene e Schio, che fu istituita esclusivamente per servizio militare, è stata trasformata in fermata e dalla stessa data ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, nonchè al servizio delle merci a piccola velocità ordinaria a carro completo o da considerarsi tali, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

La fermata suddetta è munita dei seguenti impianti

— *Fabbricato viaggiatori* al km. 25+850 a sinistra nel senso Vicenza-Schio;

— *Piano caricatore scoperto* con carico di fianco della lunghezza utile di m. 366;

— *Binario di accosto* al detto piano caricatore allacciato al binario di corsa con deviatoi ai km. 25+429 e 26+143 muniti di fermascambi che assicurano i deviatoi stessi pel transito sul binario di corsa;

— *Binarietto tronco* della lunghezza utile di m. 166 allacciato verso Vicenza al binario di accosto suddetto;

— *Segnali di protezione*: due semafori di 2ª categoria situati: quello lato Vicenza al km. 24+720 e quello lato Schio al km. 26+987

e cioè a metri 709 e 844, rispettivamente, dalla punta degli scambi estremi di detta fermata. Essi sono collocati alla sinistra rispetto alla corsa dei treni cui comandano.

La fermata di Marano Vicentino effettua i propri versamenti alla Cassa di Milano con la periodicità di cui alla lettera *F* dell'elenco allegato all'ordine di servizio 184-1913 e cioè nei giorni 6, 14, 21 ed ultimo di ogni mese.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » — edizione 1° agosto 1918 — nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » — edizione giugno 1914 — nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo — edizione 17 febbraio 1916 — e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
DE CORNE'

*Allegato all'Ordine di servizio N. 56-1920.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918).

— a pag. 10, fra Marano Ticino e Maratea inserire:

Marano Vicentino (13)... /V/44

— a pag. 15, all'annotazione (13) aggiungere, dopo il nome di Ceregnano, il nome di « Marano Vicentino ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

— a pag. 34. fra Marano Ticino e Maratea inserire:

//Marano Viecentino/Vicenza-Schio/Venezia (3°) Castelfranco V./Vicenza/49
3° Castelfranco V.
/V/B/—/—/0(12)/—/— /—/—/F/—/—/—//

— a piè della pagina stessa riportare la seguente nota:

(12) Limitatamente ai trasporti a carro completo o da considerarsi tali, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengono, verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

— a pag. 79, nella tabella (49) VICENZA-SCHIO inserire fra i nomi di Thiene e Schio il nome di Marano Vicentino con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vicenza | Km. 26 | | Villaverla Montecchio | Km. | 11 |
| Cavazzale | « | 18 | Thiene | » | 5 |
| Dueville | « | 14 | Schio | » | 6 |

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 32, fra Marano e Maratea, inserire:

Marano Vicentino/Padova-Bologna-Livorno C./600/Padova-Castellamare Adriatico 823/597/823-Iserna-Cancello

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pag. 8, fra i nomi di Marano Ticino e Maratea inserire:

Marano Vicentino /43/9 bis/

— a pag. 43, fra i nomi di Thiene e Schio trascrivere:

/9 bis/ Marano Vicentino

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Vicenza-Schio la distanza deve essere rilevata dalla tabella 49 a pag. 79 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo Km. 4 a quella indicata per Thiene. L'istradamento sarà quello stessos esposto per questa stazione.

## Ordine di servizio N. 57.

### Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1919-20.

(V. Ordini di servizio n. 54 e 121-1919, n. 16 ed Errata-corrige *Boll. uff.* n. 12-1920).

Pag. 66. — Il sottoconto C del conto 142 di spesa, viene sdoppiato nei seguenti:

*C) Lavori, forniture e prestazioni per il ripristino delle linee*, col n. 1058 di partitario.

*D) Lavori, forniture e prestazioni di carattere patrimoniale*, col n. 1058-bis di partitario.

Id. 67. — Il sottoconto C del conto 143 di spesa, viene sdoppiato nei seguenti:

*C) Lavori, forniture e prestazioni per il ripristino delle linee*, col n. 1061 di partitario.

*D) Lavori, forniture e prestazioni di carattere patrimoniale*, col n. 1061-bis di partitario e colla seguente annotazione: *Compresa la ricostituzione della linea Mori-Arco-Riva.*

Id. id. — Il sottoconto C del conto 144 di spesa, viene sdoppiato nei seguenti:

*C) Lavori, forniture e prestazioni per il ripristino delle linee*, col n. 1064 di partitario.

*D) Lavori, forniture e prestazioni di carattere patrimoniale*, col n. 1064-bis di partitario.

Il Servizio Ragioneria, d'intesa coi Servizi interessati, provvederà ad assegnare ai nuovi sottoconti le partite *già contabilizzate al soppresso sottoconto C)*.

Pag. 79. — Il conto 72 f. b. viene modificato come in appresso:

72. — *Liquidazione acquisti materiali e spese accessorie*: restando l'attuale annotazione.

*a*) *In conto scorte di magazzino, partitario* 1288;

*b*) *in conto costruzione di rotabili, partitario* 1288-*bis* e coll'annotazione: *Compresa la parte eventualmente versata a Magazzino.*

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNE'

---

## Ordine di servizio N. 58.

### Inoltro dei veicoli riparandi nelle officine dell'industria privata.

1. — Allo scopo di facilitare e sollecitare l'inoltro nelle Officine della industria privata dei veicoli riparandi che alle medesime vengono assegnati per la riparazione, la Rete continentale viene ripartita in 4 zone per le Officine in appresso indicate.

1ª *Zona* — Compartimenti di Torino e parte di quelli di Milano e di Genova, come è indicato in appresso, per il servizio delle seguenti Officine:

Magliola Ant. e F. — Santhià.
Magliola Emilio — Settimo Torinese.
Cooperativa di Torrazza — Torino.
Società Fervet — Officine di Carmagnola.
Officine Moncenisio — Torino e Condove.
Officine Meccaniche di Pinerolo.
Officine Cementi Po — Trino Vercellese.

Officine Costa Masnaga — Como.
Officine Elettro ferroviarie — Milano.
Società Anonima Attilio Bagnara — Sestri Ponente.
Officine Piaggio e C. — Finalmarina e Sestri Ponente.
Società Nazionale di Savigliano.
Officine Meccaniche Piacentine.
Officine Meccaniche Lodigiane.

Le stazioni estreme appartenenti a questa 1ª zona e confinanti con la 2ª e 3ª zona sono le seguenti: Valmadrera, Lesmo, Arcone, Cassano d'Adda, Cava Tigozzi, Alseno, Genova.

2ª *Zona* — Compartimenti di Venezia, Delegazioni Esercizio di Trento e di Trieste, e parte dei Compartimenti di Bologna e Ancona, come è indicato in appresso, per il servizio delle seguenti Officine:

Società Fervet Officine di Casaralta — Bologna.
Società Fervet Officine di Bologna — Bologna.
Società Fervet Officine al Cavalcavia di Castelfranco Veneto.
Società Fervet Officine Viganò di Castelfranco Veneto.
Società Fervet Officine di Bergamo.
Officine Meccaniche Italiane — Reggio Emilia.
Officine Meccaniche Italiane — Modena.

Le stazioni estreme appartenenti a questa 2ª zona e confinanti con la 1ª e la 3ª zona sono le seguenti: Lecco, Calolzio-Olginate, Usmate-Carnate, Treviglio, Cremona, Borgo S. Donnino, Parma, Modena, Bologna, Faenza e Rimini.

3ª *Zona* — Compartimenti di Firenze, Roma e parte dei Compartimenti di Ancona, Bologna, Genova e Napoli, come è indicato in appresso, per il servizio delle seguenti Officine:

Costruzione Ferroviarie di Arezzo.
Officine di Viareggio.
Soc. An. Ansaldo — Officine di Grosseto.
Officine Meccaniche di Roma.
Officine S. Giorgio — Pistoia.

Officine Piaggio — Pisa.

Off. Meccaniche A. Cecchetti — Porto Civitanova.

Le stazioni estreme apartenenti a questa zona, confinanti con la 1ª, 2ª e 4ª sono le seguenti: Sturla, Borghetto (sulla Fornovo-Borgo S. Donnino), Vicofertile, Borgo Panigale, Brisighella, Cattolica, Pescara, Sulmona, Carpinone, Caianello.

4ª *Zona* — Compartimenti di Bari e Reggio Calabria e parte del Compartimento di Napoli, come è indicato in appresso, per il servizio delle seguenti Officine:

Officine Ferroviarie Meridionali — Napoli.

Opificio Catello Coppola — Castellammare di Stabia.

Cantieri Metallurgici — Castellammare di Stabia.

Le stazioni estreme appartenenti a questa zona, confinanti con la 3ª, sono le seguenti: Riardo Pietramelara, Sant'Angelo in Grotta, San Pietro Avellana, Francavilla a Mare.

2. — Per ciascuna delle succitate zone vi sarà un agente incaricato dalle Ditte private di procedere alla scelta dei riparandi, da inviarsi alle diverse ditte sopracitate.

Tale scelta dovrà essere praticata fra i veicoli riparandi che abbiano già preventivamente ricevuta la marcatura P da parte del personle F. S. all'uopo incaricato, secondo le istruzioni al medesimo impartite. Detta marcatura deve essere eseguita in biacca ed in modo appariscente, sulle casse da entrambi i lati per i carri, e per le carrozze, pure dai due lati, sulle panchine superiori estreme verso destra di chi guarda la carrozza.

La stazione presso la quale avviene la scelta farà assistere il suddetto incaricato da un proprio agente il quale deve assicurarsi che la scelta avvenga fra i veicoli marcati P.

3. — Allo scopo di meglio regolare la spedizione alle Ditte private dei riparandi, all'atto della scelta di cui trattasi, si dovrà applicare su entrambi i longaroni, un'etichetta speciale di color bianco con iscrizioni in rosso, come dall'unito modello, portante la firma dell'agente delle ditte private e la firma dell'agente ferroviario che assiste alla scelta, nonchè il bollo della stazione di partenza.

Le etichette dovranno essere fornite dall'incaricato delle ditte.

4. — I veicoli riparandi scelti nel modo suindicato in ciascuna zona devono essere , di regola, destinati alle officine comprese nella rispettiva zona.

Per l'eventuale invio di riparandi a ditte private non comprese nella zona ove avvenne la scelta, occorre il benestare del Servizio Materiale e Trazione, al quale deve essere chiesto dall'agente delle Ditte, per il tramite della stazione di giacenza dei veicoli stessi.

5. — Per cura dell'agente delle ditte sarà compilato in duplo, per ogni località, apposito elenco dei veicoli scelti per essere spediti alle rispettive ditte private. Entrambi gli originali saranno consegnati al Capo stazione, il quale dovrà rilasciarne ricevuta, provvedere alla pronta spedizione dei riparandi alle ditte specificate negli elenchi medesimi ed inviarne una copia al Servizio Materiale e Trazione.

6. — Se fra i veicoli da spedirsi alle Ditte private ve ne sono di quelli che il personale di verifica locale dichiari non atti a viaggiare sino a destinazione e che non possono esser messi in condizioni di viaggiare, coi mezzi disponibili sul posto, il Capo stazione deve darne urgente avviso alla Squadra Rialzo più vicina fra quelle indicate nel seguente punto 7, perchè provveda a metterli in condizioni di essere inviati alla Ditta destinataria.

Qualora nella stazione non risieda personale di verifica, il Capo stazione deve provvedere in modo analogo per i veicoli muniti di etichetta mod. V. 57b (arancione) che ne vieta la circolazione anche se vuoti, e per quegli altri veicoli, muniti o no di etichetta V. 57a (azzurra) e V. 57 (bianche), che abbiano guasti per i quali il Capo stazione dubiti che possano viaggiare con sicurezza.

7. — Qualora difettassero i riparandi marcati P, la scelta, a deroga di quanto è stabilito al punto 2, potrà praticarsi anche fra gli altri riparandi, di massima fra quelli già etichettati per le officine, ma in questi casi nella scelta deve intervenire un agente

delle Ferrovie dello Stato. All'uopo l'agente delle ditte deve farne tempestiva richiesta, per il tramite delle stazioni, ad una delle Squadre rialzo sottoindicate e di regola a quella più vicina alla stazione ove trovansi i riparandi o che sia ritenuta più conveniente all'intento di sollecitare la scelta.

1ª *Zona* — Torino P. N., Torino Sm., Chivasso, Novara, Casale, Alessandria, Novi S. Bovo, Voghera, Sampierdarena, Savona, Ventimiglia, Milano Centrale, Milano P. R., Milano Farini, Milano P. S., Pavia, Piacenza.

2ª *Zona* — Milano C., Piacenza, Cremona, Brescia, Bergamo, Verona, Trento, Bolzano, Merano, Vicenza, Padova, Mestre, Venezia, Treviso, Udine, Gorizia, Trieste C., Trieste S. Andrea, Bologna, Falconara.

3ª *Zona* — Sampierdarena, Spezia, Pisa, Livorno, Firenze C., Firenze C. M., Pistoia, Bologna, Piacenza, Falconara, Ancona, Filigno, Roma, Civitavecchia, Napoli, Castellammare Adriatico.

4ª *Zona* — Castellammare Adriatico, Benevento, Napoli Centrale, Torre Centrale, Foggia, Salerno, Bari, Lecce, Taranto, Reggio Calabria.

8. — Nei casi previsti dal precedente punto 7, l'agente tecnico delle Ferrovie dello Stato, che è intervenuto nella scelta dei riparandi, deve prendere accordi colla propria Squadra rialzo per far mettere in condizioni di viaggiare fino a destinazione quei veicoli che non lo fossero.

9. — E' fatto obbligo alle stazioni di procedere colla massima urgenza all'invio nelle Officine delle ditte private dei riparandi muniti delle etichette speciali di cui l'unito modello, e di provvedere agli spostamenti di tutti gli altri riparandi, di qualsiasi natura, che per ordine del Servizio Materiale e Trazione o dei suoi incaricati debbono essere inviati nelle Officine private o di Stato, per esservi subito introdotti.

Per lo spostamento dei riparandi che debbono venire ricoverati sui binari e parchi del traffico interessanti più di un Com-

partimento, rimane invece fermo il disposto dell'art. 18 delle « Norme sull'uso delle etichette per constatare le avarie e le mancanze ai veicoli, ecc. » edizione dicembre 1907, che prescrive la preventiva intesa fra i Servizi Movimento-Traffico e Materiale Trazione.

10. — Per l'inoltro dei riparandi a ditte private, non contemplate fra quelle sopra elencate, si continuerà come in passato ed a seconda delle istruzioni che verranno date dal Servizio Materiale e Trazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45 (*esclusi quelli della Sicilia*) *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA

(Fondo bianco e scrittura in rosso).

*(Fondo bianco e scrittura in rosso).*

Veicolo: **Serie** .................... **N.** ....................

**Assegnato all'officina privata**

**Indicazioni speciali.**

....................

....................

....................

....................

**P**

F. E. R. V. E. T.

di

**CASTELFRANCO V.**

**L'agente F. S.**

....................

L'incaricato del Consorzio Riparatori

.................... *li* .................... 1920

**PUÒ SOLO VIAGGIARE VUOTO**

## Circolare N. 29.

### Trasporti ammoniaca in serbatoi privati.

La Società Italiana Prodotti Esplodenti di Milano via Borgonuovo, n. 11, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri serbatoio del gruppo 967.500, è stata autorizzata ad utilizzare il proprio serbatoio da acque ammoniacali Mam 967.502, con residenza a Vado Ligure, anche pel trasporto di ammoniaca.

L'autorizzazione stessa è stata concessa alle seguenti condizioni:

1°. L'amministrazione F. S. non assume nessuna responsabilità per gli eventuali danni che potessero derivare da tali trasporti;

2°. Effettuato il carico, la chiusura del serbatoio, a perfetta tenuta, dovrà essere compiuta dagli incaricati della Società Prodotti Esplodenti;

3°. Nel procedere alla pulizia del serbatoio di cui sopra, prima e specialmente dopo il trasporto di ammoniaca, a cura della prefata Società dovrà essere provveduto a scaricare preventivamente i vapori ammoniacali con conveniente aereazione.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA

---

# SENTENZA

**Indennità di infortunio - Versamento alla Cassa Nazionale di previdenza - Autorità competente a provvedere - Giudizio di esecuzione.**

*L'Autorità giudiziaria che provvede sulla domanda di indennità di infortunio è competente a pronunciarsi anche sul versamento alla Cassa Nazionale di previdenza nel caso di liquidazione in misura superiore al 50 per cento del salario.*

*Qualora però il magistrato di cognizione abbia omesso di provvedere, l'Istituto assicuratore può in sede di esecuzione opporsi al pagamento in capitale, eccependo l'obbligo del versamento alla Cassa Nazionale.*

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA — 9 febbraio-4 marzo 1920 - (*Pres.* Palladino; *Est.* Gatti; *P. M.* Casella, *concl. conf.*). Pellegrino e Ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

Il Pellegrino ha ricorso per cassazione e sostiene:

1°. Non poteva dirsi che non vale condanna la semplice dichiarazione, contenuta nel dispositivo della sentenza del Tribunale di Rieti, di essere l'amministrazione delle Ferrovie tenuta al pagamento, perchè questa frase vale l'altra e perchè la legge del rito non impone formule sacramentali, ed inoltre la debitrice, per sfuggire alla esecuzione provvisoria, consentita, da codesta sentenza, avrebbe dovuto proporne la inibitoria al giudice dell'appellazione ovvero avvalersi della disposizione dello art. 580 della procedura civile con l'offrire a titolo di deposito la somma per cui eravi stato precetto di pagamento senza sovvertire l'ordine della giurisdizione con lo invadere il campo della Corte di appello di Perugia;

2°. Per negare al ferroviere infortunato il diretto pagamento della dovutagli indennità, si fa capo a torto all'art. 15 della legge sugli infortuni nel lavoro, il quale si riferisce all'operaio che non sia ferroviere, e all'art. 38 dello Statuto dell'Istituto di previdenza il quale ha una disposizione divenuta incompatibile coi dettami dell'art. 5 della posteriore legge 9 luglio 1908.

Considerato che la questione fondamentale ed assorbente che doveva essere sottoposta all'esame dei giudici della esecuzione e che in realtà venne ad essi nettamente sottoposta nel secondo stadio della giurisdizione nel fine di stabilire se il precetto mobiliare del 19 giugno 1918 sia o non sia valido, e se la sentenza 12 aprile 1918 del Tribunale di Rieti contenga la semplice determinazione della indennità di infortunio dovuta al ferrovierie Giacinto Pellegrino, salvo a stabilire più tardi le modalità della corrisponsione, ovvero contenga senza altro la condanna della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a pagare direttamente a quel suo dipendente la indennità liquidata nella misura del 60 per cento del salario. Nella sede della esecuzione potrà discettarsi del significato, della consistenza e della portata del titolo esecutivo e non ricercarsi quale il titolo esecutivo avrebbe dovuto essere e subordinare alla corrispondenza tra quello che è e quello che avrebbe dovuto essere la validità degli atti esecutivi. Tenendosi altra via si invade il campo di attività del giudice della cognizione, e nel caso in esame tanto più manifestamente in quanto dalla sentenza 12 aprile 1918 si è proposto appello principale dall'amministrazione delle vie ferrate e incidentale dal Pellegrino, e sui due gravami non è stata ancora detta l'ultima parola.

Il giudice dell'appellazione, ossia la Corte di appello di Perugia, e non il giudice del luogo della esecuzione è chiamato ad accertare se la disposizione dell'art. 15 della legge 31 gennaio 1904, per la quale la indennità di infortunio che superi il 60 per cento del salario si versa alla cassa nazionale di previdenza per la costituzione di una rendita vitalizia, sia o non sia applicabile al ferroviere infortunato, e, nell'affermativa, se non sia stata abrogata dall'art. 5 della legge 9 luglio 1908 sulle pensioni del personale delle ferrovie. Onde per il rispetto dovuto alle norme più elementari del diritto processuale, è mestieri si ritenga che le fer-

rovie dello Stato, chiamando i giudici della esecuzione sul tema dell'applicabilità dell'art. 15 della legge 31 gennaio 1904, e i giudici della esecuzione soffermandovisi, abbiano voluto dall'applicabilità della disposizione dell'art. 15 avere unicamente la riprova che la sentenza del Tribunale di Rieti non dispone che la indennità di infortunio fosse versata all'infortunato anche perchè non avrebbe potuto disporlo. Inoltre l'avviso sopra un tal tema, palesato nella sede della esecuzione, ha carattere meramente dottrinale, e quindi può non essere tenuto in conto ed essere lasciato impregiudicato alla valutazione dei magistrati della Corte di appello di Perugia. Come l'applicabilità ai ferrovieri dell'art. 15 non impedirebbe la esecuzione della sentenza di condanna al diretto pagamento senza rischio dopo il passaggio di questa sentenza in cosa giudicata e a rischio e pericolo di chi la esegue in virtù della clausola di provvisoria esecuzione, così la inapplicabilità non giova all'infortunato nel caso in cui egli sia provveduto di una sentenza che dichiari e determini la propria ragione di credito senza dare all'accertamento giudiziale la sanzione che viene dalla condanna e che rende possibile il conseguimento del proprio credito per via di coazione.

Laonde importa soltanto constatare se i fatti, insindacabilmente ritenuti dalla sentenza 7 dicembre 1918 della Corte di appello di Roma, giustificano col giuridico significato loro dovuto la conseguenza a cui questa sentenza è giunta, ossia la esclusione dal pronunciato 12 aprile 1918 della condanna dell'Amministrazione ferroviaria a pagare direttamente al Pellegrino la indennità di infortunio, e se le ragioni di carattere giuridico, che stanno a quei patti come conseguenza a premessa siano state poste in evidenza da una decisiva motivazione.

La sentenza 7 dicembre 1918 ha accertato e dimosrato a pieno che il Pellegrino chiese per le vie giudiziarie la determinazione della indennità del sofferto infortunio col criterio della inabilità totale, e la condanna dell'amministrazione delle ferrovie al pagamento diretto del dovutogli indennizzo; ha accertato e del pari dimostrato esaurientemente che le ferrovie dello Stato opposero alla prima istanza che criterio di determinazione della indennità dovesse essere la inabilitazione parziale, ed opposero alla seconda istanza che la indennità di infortunio nella

ipotesi che superasse il 50 per cento del salario dovesse essere versata alla cassa nazionale di previdenza per la costituzione di una rendita vitalizia a pro dell'infortunato ferroviere; ed infine ritenne e dimostrò (e alla dimostrazione era sufficiente nel silenzio della parte motiva il richiamo al dispositivo della sentenza 12 aprile 1918) che i giudici aditi fissarono la indennità nel 50 per cento del salario senza soffermarsi alle modalità del pagamento. Può trarsi da queste premesse che nella sentenza 12 aprile 1918, posta dal Pellegrino a base dei suoi atti di esecuzione, si rinvenga la condanna nel pagamento a lui della indennità sull'avviso che la semplice dichiarazione di credito valga condanna del debitore perchè la nostra legge di rito non ha formule sacramentali? La risposta negativa data di fatto a questa pretesa della sentenza 7 dicembre 1918, è rigorosamente giuridica. Può darsi che vi abbiano casi in cui l'una locuzione valga l'altra. Ma ciò non può avvenire nel caso in esame. In questo erano a fronte due richieste diametralmente opposte: da parte del Pellegrino l'assegnazione diretta, e da parte delle ferrovie dello Stato il deposito della cassa nazionale di previdenza. Per arrivare all'assegnazione diretta, pretesa dal Pellegrino, doveva essere superata e conseguentemente dimostrata infondata la richiesta delle Ferrovie dello Stato di dichiararsi che l'art. 15 della legge del 1904 impone il deposito di una indennità che superi il 50 per cento del salario. Senza dubbio non può meritare lode la sentenza 12 aprile 1918, la quale non ha voluto rendersi conto della seconda istanza del Pellegrino e della eccezione opposta a questa seconda istanza dalle Ferrovie dello Stato, ed il giudice superiore, a cui è devoluta la cognizione del gravame da una tale sentenza colmerà la lacuna. Ma non è consentito ammettere che si rinvenga agli effetti della esecuzione forzata la formula di coercizione in una sentenza in cui non solo non si rinviene, ma per rinvenirsi avrebbero dovuto le correlative domande ed eccezioni essere poste, discusse e fatte da parte del giudice materia di esame e di risoluzione.

E' mestieri adunque respingere il ricorso e condannare il ricorrente nelle spese;

PER QUESTI MOTIVI

La Corte rigetta il ricorso proposto da Giacinto Pellegrino avverso la sentenza 7 dicembre 1918 della Corte di Appello di Roma, ecc.

ANNO XIII – N. 24

10 GIUGNO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***



**Parte terza — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata:***

*Per memoria*).

**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**



(2362) – 1920 – Roma — Stab. Poligr. Amm. Guerra.

**Regio decreto 19** *ottobre* **1919,** *n.* **2667,** *che stabilisce il trattamento economico del personale di ruolo civile e militare, inviato nella Tripolitania e nella Cirenaica per i lavori geodetici e topografici da intraprendersi in quelle colonie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di stato per le colonie, di concerto con i ministri del tesoro e della guerra;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al personale di ruolo civile e militare inviato nella Tripolitania e nella Cirenaica per i lavori geodetici e topografici da intraprendersi in quelle colonie spetta, salvo il disposto degli articoli seguenti:

al personale civile, il trattamento stabilito per gli impiegati civili destinati nelle stesse colonie, ai sensi del R. decreto 5 giugno 1913, n. 798, modificato dal R. decreto 6 luglio 1919, n. 1344;

al personale militare, il trattamento degli ufficiali del Regio esercito e della R. marina destinati nelle stesse colonie, ed adibiti a funzioni civili e politiche, ai sensi del decreto luogotenenziale 2 agosto 1917, n. 1356.

Art. 2.

Al personale di cui al precedente articolo spettano i soli assegni del Regno esclusa, quindi, ogni indennità coloniale e di mis-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 giugno 1920, n. 130.

sione quando sarà temporaneamente richiamato in Italia per gli speciali lavori da compiere presso l'istituto geografico militare e quando usufruirà dei turni di congedo che gli potranno essere concessi durante lo stesso periodo di permanenza nel Regno per i detti lavori. Nel detto caso di temporaneo richiamo in Italia resta, però, fermo il diritto alle spese ed alle indennità di viaggio, secondo le norme in vigore.

Art. 3.

Le disposizioni relative al periodo d'obbligo di permanenza in colonia degli impiegati civili di ruolo di cui al R. decreto 5 giugno 1913, n. 798, e degli ufficiali di cui al decreto Luogotenenziale 2 agosto 1917, n. 1356, nonchè le disposizioni relative alla concessione del premio di permanenza agli impiegati civili non sono applicabili al personale cui si riferisce il presente decreto.

Art. 4.

Questo decreto andrà in vigore il 1 settembre 1919.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

ROSSI — SCHANZER — ALBRICCI.

*Visto,* Il guardasigilli: FALCIONI.

DECRETO 27 *aprile* 1920 *del commissariato generale civile per la Venezia Giulia, riguardante la spedizione nel Regno di prodotti soggetti a tasse di fabbricazione* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA GIULIA

Visto il R. decreto 24 luglio 1919, n. 1251;
Vista la propria ordinanza 1 ottobre 1919;

DECRETA:

Art. 1.

Chiunque intenda spedire dalla Venezia Giulia nei paesi dell'interno del Regno spiriti, birra, acque gazzose, polveri piriche, glucosio, maltosio e sciroppi di maltosio, oli di semi di qualsiasi natura, esclusi gli oli di oliva, acido acetico, saponi comuni e da toletta, liscivia, zuccheri, prodotti od esistenti in questa regione, dovrà pagare prima della spedizione una tassa corrispondente a quella di fabbricazione vigente nel Regno per le merci che nella Venezia Giulia non sono soggette a tale tributo o la differenza fra le due tasse per quelle che nella medesima regione sono soggette con tassa inferiore a quella del Regno.

Art. 2.

L'amontare delle tasse o delle differenze di tassa secondo le aliquote vigenti sono commisurate come segue:

*a*) spiriti-provenienti dalla distillazione delle sostanze amidacee, dai residui della fabbricazione e raffinazione dello zucchero delle barbabietole e tartufi di canna ed uva secca (spiriti che provengono da fabbriche che pagano l'imposta di consumo).

Differenza di tassa L. 250;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1 giugno 1920, n. 128

*b)* spiriti provenienti dalla distillazione delle frutta delle vinacce, del miele e radici diverse da quelle di cui sopra (spiriti che provengano da fabbriche che pagano l'imposta di produzione).

Differenza di tassa L. 240;

*c)* spiriti provenienti dalla distillazione del vino L. 220.

Differenze di tassa computabili tutte per ogni ettolitro anidro.

Tutti i liquori e vermouths fabbricati con spiriti prodotti nella Venezia Giulia pagheranno sull'effettiva quantità di spirito adoperato secondo le differenze di tassa suesposte;

*d)* birra, per ogni grado ettolitro accertato secondo le disposizioni vigenti nella Venezia Giulia.

Differenza di tassa L. 90 per ogni grado ettolitro:

*e)* acque gazose, per ogni ettolitro tassa L. 4;

*f)* polveri piriche:

da mina, per ogni kg. L. 0,50;

da caccia, per ogni kg. L. 1,25;

per altri prodotti esplodenti, per ogni kg. L. 2,50;

*g)* glucosio, maltosio e sciroppi di maltosio, differenza di tassa L. 74 al quintale se solidi, L. 40 al quintale se liquidi;

*h)* olî di seme, tassa L. 15 al quintale;

*i)* acido acetico puro contenente in acido acetico anidro:

tassa L. 10 per quintale fino al 10%;

tassa L. 51 per quintale dal 10 al 30%;

tassa L. 90 per quintale dal 30 al 50%;

tassa L. 126 per quintale dal 50 al 70%;

tassa L. 162 per quintale dal 70 al 90%;

tassa L. 180 per quintale dal 90% in più;

*l)* saponi comuni da bucato in pezzi o in spigoli sagomati, ma impressi in una sola faccia, tassa L. 20 al quintale;

Saponi, in pezzi inferiori ai 200 cm. cubi, con spigoli sagomati ed impressi su due facce, e tutti gli altri saponi da toeletta, L. 40 al quintale;

*m)* liscivie, tassa L. 20 al quintale computandola sulla metà del peso effettivo;

*n)* zuccheri, di prima classe (raffinato), differenza di tassa L. 178 al quintale, di seconda classe (greggi), differenza di tassa L. 175.20 al quintale.

Art. 3.

Il pagamento di tasse o differenza di tasse suindicate dovrà essere effettuato:

a) in Trieste, presso la R. tesoreria provinciale;

b) nei paesi fuori Trieste, mediante vaglia postale, chèque bancario intestato o girato alla tesoreria provinciale di Trieste.

Art. 4.

Le quietanze di tesoreria, i vaglia o gli chèque saranno presentati ad uno degli uffici seguenti del luogo ove deve avvenire la spedizione:

Direzione di finanza (ufficio tecnico);

Dogane;

Ufficio imposte;

Comandi della R. guardia di finanza.

Questi uffici tratterranno il documento comprovante il pagamento fatto e rilascieranno il nulla osta per il quantitativo di merce corrispondente all'eseguito versamento.

Art. 5.

E' fatto divieto alle ferrovie dello Stato, alle Società di trasporto, per mare e per terra, ai privati speditori di accettare merci soggette ai vincoli stabiliti col presente decreto e destinate nei paesi del Regno, senza che il relativo documento di spedizione sia munito del nulla osta ai sensi di cui all'articolo precedente.

Art. 6.

I funzionari delle tasse di fabbricazione in missione, la R. guardia di finanza ed i RR. carabinieri e la R. guardia sono incaricati di vigilare l'osservanza del presente decreto.

Art. 7.

Le differenze di tassa già pagate per spedizioni avvenute dalla Venezia Giulia all'interno del Regno di spiriti, di prodotti contenenti alcool e di birra sono convalidate e ritenute regolari.

### Art. 8.

Per l'inosservanza delle presenti disposizioni saranno applicate le pene stabilite per il contrabbando delle leggi vigenti nel territorio dove avrà luogo la procedura.

Trieste, 27 aprile 1920.

*Il commissario generale civile*: Mosconi.

---

## Ordine di servizio N. 59.

### Modificazioni nella circoscrizione dei riparti Movimento della Divisione Movimento e Traffico di Bari.

A partire dal 25 giugno 1920 i riparti movimento della Divisione movimento e traffico di Bari, rimangono costituiti come appresso:

1° RIPARTO — FOGGIA.

Foggia (i) — Barletta (e) — Foggia-Manfredonia (i) — Foggia Lucera (i) — Foggia-Cervaro (i) — Cerignola-Cerignola città (i) — Ofantino-Margherita di Savoia (i).

2° RIPARTO — BARI.

Barletta (i) — Brindisi (e).

3° RIPARTO — BRINDISI.

Brndisi (i) — allipoli (i) — Zollino-Otranto i) — Brindisi-Brindisi Porto (i).

4° RIPARTO — TARANTO.

Brindisi (e) — Metaponto (i) — Taranto-Taranto Porto (i).

5° RIPARTO — POTENZA.

Cervaro (e) — Potenza (e) — Metaponto (e).

6° RIPARTO — GIOIA DEL COLLE.

Rocchetta S. Antonio (e) — Taranto (e) — Spinazzola-Barletta (e) — Gioia del Colle-Bari (e).

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

## Ordine di servizio N. 60.

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

Il « Magazzino cooperativo fra il personale delle ferrovie dello Stato » di Udine è ammesso a fruire, per le proprie spedizioni, delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

---

La denominazione della « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri della stazione di Taranto » di cui l'ordine di servizio n. 111 del 1918, è cambiata in « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Taranto ».

Oppurtune aggiunte e modificazione devono quindi essere fatte nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampata con l'ordine di servizio n. 48-1918.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 61 (M. T.).

### Cambiamento di nome della stazione di Romagnano Vietri.

La stazione di Romagnano Vietri, della linea Salerno-Potenza, assume la nuova denominazione di « Romagnano Vietri-Salvitelle ».

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 50 e 97 (tabella 109), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e

in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 62.

### Cambiamento di nome della stazione di Apice S. Arcangelo.

La stazione di Apice S. Arcangelo, della linea Foggia-Benevento, assume la nuova denominazione di « Apice S. Arcangelo-Bonito ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 11 e 94 (tabella 101), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

---

## Ordine di servizio N. 63.

### Servizio di corrispondenza con la tramvia Novi-Ovada. Fermata di S. Rocco.

(Vedi Ordine di servizio n. 264-1910, 367-1911, 55-1912, 231-1913, 135-1916 e 33-1920).

Il servizio di corrispondenza merci con la fermata di S. Rocco della tramvia Novi-Ovada, attualmente limitato ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo della « Società Ano-

nima fabbrica italiana di confetture, cioccolato ed affini », delle ditte « A. Pernigotti e C. », « Fratelli Sassi », « Emanuele Dellachà e figli », « Martin », della « Società Catramoleificio italiano » e della « Società mercantile italiana », viene esteso, con le stesse limitazioni ai trasporti della « Società anonima ferriera di Novi » la quale ha stabilimento raccordato con la suddetta fermata.

Opportuna aggiunta dovrà pertanto essere fatta nel richiamo (1) a pagina 165 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Circolare N. 30.

### Carri da utilizzare pel trasporti in servizio cumulativo internazionale.

Tutti i carri F. S. assegnati alle prime 4 categorie di velocità sono, per costruzione, atti a circolare in servizio cumulativo internazionale. Essi pertanto possono essere caricati per trasporti diretti all'estero sempre quando non presentino avarie e non esistano speciali disposizioni in base alle quali determinati veicoli F. S. debbano essere utilizzati esclusivamente in Italia, come, ad esempio, i carri ex-germanici ed austro-ungarici rimarcati F. S. con numero di servizio principiante con zero ed i carri ex-germanici ed austro-ungarici del bottino di guerra rimarcati F. S. (B).

Allo scopo di evitare difficoltà e ritardi nell'inoltro delle spedizioni, è però fatto obbligo alle stazioni di scegliere, per l'invio all'estero, i carri nelle migliori condizioni di conservazione, assicurandosi, prima di porli a disposizione degli speditori, che nulla

presentino di anormale che li renda inadatti alla circolazione per lunghi percorsi.

Le prescrizioni principali da osservarsi dal personale delle stazioni per la scelta dei carri destinati al carico dei trasporti per l'estero sono le seguenti:

1. Non devono essere inviati all'estero i carri F. S. assegnati alla 5ª categoria di velocità, quelli specializzati per uso interno dell'Amministrazione e quelli esclusi dal servizio internazionale o dal servizio cumulativo.

Nemmeno devono essere inviati all'estero carri di nuova fornitura nei primi due mesi di servizio (vedasi O. S. n. 252-1914).

Pei trasporti che all'estero devono proseguire a G. V. devono essere scelti esclusivamente carri delle 3 prime categorie di velocità, che abbiano subito il rialzo o la visita speciale (cioè quella che viene marcata coll'indicazione « Vis » in rosso (O. S. 104-1918) da non più di un anno.

Per alcuni generi di trasporti destinati all'estero potrà essere prescritto che siano utilizzati esclusivamente carri muniti degli apparecchi del freno ad aria compressa o di quelli a vuoto e delle relative condotte e della condotta pel riscaldamento a vapore.

Le stazioni per tali trasporti dovranno usare esclusivamente carri provvisti degli apparecchi prescritti.

2. Le stazioni devono scegliere i carri nelle migliori condizioni di conservazione e che nulla presentino di anormale, che possa farli ritenere inadatti alla circolazione per lunghi percorsi.

A tale riguardo si ricorda che per nessun motivo devono essere utilizzati carri ai quali siano applicate etichette di riparazione e che l'etichetta V. 57 (bianca), quando sia munita del tagliando O oppure di quello S, autorizza la circolazione del carro fino alla stazione destinataria del carico, ma il carro, dopo scaricato, non deve per nessuna ragione essere ricaricato. Per l'etichetta V. 57-a, il testo stesso indica chiaramente che il veicolo non deve essere caricato: l'etichetta V. 57-b poi vieta in modo assoluto che il veicolo possa viaggiare.

Di massima, non dovranno essere caricati per l'estero nemmeno i carri muniti di etichetta di constatazione (V. 57 bianca senza tagliandi).

I carri portanti iscrizioni le quali indichino che presentano avarie che ne limitano l'utilizzazione, come, ad es., quella: « Filtra acqua dall'imperiale », non devono essere utilizzati per nessun genere di spedizioni dirette all'estero.

Nemmeno devono essere caricati per l'estero carri che presentino rotture o mancanze di chiavarde, rotture di boccole, di piastre di guardia, guasti al freno a mano, agli apparecchi di chiusura delle porte, ed altri ammanchi od avarie facilmente visibili e rilevabili dal personale di stazione, anche se tali guasti ed ammanchi non siano ancora stati segnalati coll'applicazione delle prescritte etichette.

Deve essere particolarmente curata la visita prescritta dall'O. S. n. 361-1913 per garantirsi da ogni eventualità di infiltrazioni di acqua piovana. Del detto O. S. si riporta in calce la parte che riguarda più direttamente la visita dei carri.

3. I carri vincolati a dogana debbono soddisfare anche alle disposizioni relative alla chiusura doganale (decreto ministeriale 8 giugno 1908, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 25-1908).

4. I carri devono avere le boccole debitamente lubrificate, ed in proposito si ricorda, che, in base alle disposizioni dell'O. S. n. 30 del 1915, le stazioni, nelle quali non risiede personale particolarmente addetto all'untura dei veicoli, possono richiedere ai macchinisti la materia occorrente per la lubrificazione dei veicoli.

5. I carri devono pure essere accuratamente puliti, tanto all'interno quanto all'esterno, togliendo anche tutte le etichette relative ai trasporti precedentemente eseguiti, mai però le etichette di transito applicate ai carri esteri all'atto del loro passaggio in Italia.

Dovendo utilizzare carri che abbiano precedentemente servito al trasporto di bestiame, occorre accertare diligentemente, prima del carico, che i medesimi siano stati diligentemente lavati: in difetto, devono essere ritornati al lavaggio, facendone oggetto di particolare rapporto alla Divisione Movimento e Traffico.

6. Le disposizioni di cui alla presente valgono tanto pei carri F. S. quanto per quelli di altre amministrazioni da caricarsi per l'estero. Pei carri destinati all'estero e provenienti da Ferrovie secondarie italiane si dovrà accertare, al transito sulle

F. S. che essi siano nelle condizioni volute per proseguire all'estero.

I Capi stazione e, nelle gestioni autonome, i Capi gestione, sono incaricati dell'esatta osservanza delle presenti disposizioni e rispondono delle eventuali conseguenze dovute alla loro inosservanza.

La presente circolare riassume e completa le disposizioni contenute nella circolare n. 103-1913 la quale resta annullata.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale*, 41, 42 *e* 44.

---

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

## Estratto dell'Ordine di servizio N. 361-1913.

### Bagnatura delle merci nei carri chiusi e visite al riguardo.

2. Le stazioni, prima di eseguire il carico delle merci, quando tale operazione, a norma di tariffa, deve essere eseguita dalla Ferrovia, hanno l'obbligo di esaminare lo stato dei carri stessi, non solo per accertarsi che si trovino nelle volute condizioni, sia rispetto alla natura del carico che devono ricevere sia rispetto al percorso che devono effettuare sulla nostra o sulle altre reti, ma anche per garantirsi da ogni probabilità d'infiltrazione di acqua piovana dalle connessure dell'imperiale e dalle pareti, dalle porte e dagli sportelli.

Tale verifica deve essere più che mai minuziosa quando si tratti di caricare merci di valore o di natura delicata, che le infiltrazioni possono più facilmente deteriorate, quali ad esempio zuccheri, cereali, farine, semolini, semi, tessuti e simili.

Qualora si abbiano dubbi sulle buone condizioni di un carro, questo deve senz'altro essere escluso dal trasporto delle merci suacennate.

Pei carri da consegnarsi agli speditori, compresi gli stabilimenti raccordati, per essere da questi caricati, le stazioni devono pure procedere ad una verifica allo scopo di evitare di tenere impegnati i binari di carico con materiale che possa poi essere rifiutato dagli speditori stessi, tanto più quando il collocamento dei carri su detti binari richiedesse delle manovre, ed anche soltanto per facilitare l'obbligo del mittente ed evitargli di rifiutare i carri che trovasse difettosi.

3. Nelle località sedi di verificatore, gli agenti del Movimento possono chiedere per tali verifiche il di lui concorso, ed in tali casi egli deve prestarsi colla dovuta diligenza, salendo anche sull'imperiale dei carri qualora ocorresse di fare una constatazione più rigorosa e più diretta. Il Verificatore, deve pure, se richiesto, rilasciare una dichiarazione scritta o la firma sul foglio di scorta circa il risultato della visita eseguita, in prova che, nei limiti del possibile, sono state praticate le volute constatazioni.

---

## Circolare N. 31.

### Utilizzazione serbatoio bottino di guerra n. 502-231.

La ditta Paolo Govoni di Bologna è stata autorizzata ad utilizzare in via provvisoria il carro serbatoio da vino bottino di

guerra F. S. (B) 502.231, già inscritto nel parco veicoli delle ferrovie austriache a nome delle Cantine riunite viticultori trentini.

Tale serbatoio, al quale è stata applicata la scritta « Noleggiato alla ditta Paolo Govoni - Bologna » circolerà quindi sulla rete dello Stato con le norme previste dal regolamento per i carri F. S. di proprietà privata, come se appartenesse alla prefata ditta, restando esclusa qualsiasi utilizzazione in servizio internazionale.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 22, 40, 41, 42, 43, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

# SENTENZE

**Indennità d'infortunio - Transazione - Validità del patto di rinuncia alla revisione.**

*Nelle vertenze relative alla indennità d'infortunio, si può nello nello stesso atto transigere sia intorno alla liquidazione, sia intorno alla facoltà di revisione.*

*Il patto con cui si transige intorno alla facoltà di revisione, anche prima che si verifichino le condizioni per l'esercizio di questo diritto, è valido, non essendo nè vietato da alcuna disposizione di legge, nè rivolto ad eludere il pagamento della indennità, o a scemarne la misura.*

CASSAZIONE DI ROMA. — Sentenza 31 gennaio-13 marzo 1920 (*Pres.* Palladino; *Est.* Gatti; *P. M.* Tunesi; *concl. conf.*). — Ferrovie di Stato, *ricorrenti*, contro Mancini.

## FATTO.

Con atto del 17 aprile 1918 fu transatta una lite vertente fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed il fuochista Florindo Mancini concernente la liquidazione dell'indennità a quest'ultimo dovuta dipendentemente da infortunio sul lavoro.

Con questo atto di transazione che fu omologato regolarmente dal Tribunale di Roma con decreto dal 6 maggio 1918, il Mancini dichiarava di rinunziare formalmente a qualsiasi giudizio di revisione dell'indennità, essendosi inteso che il risarcimento di ogni eventuale postumo o aggravamento di malattia era già compreso nella somma assegnatagli di L. 3880,89. Dopo circa sei mesi il Mancini fece istanza di revisione dell'indennità concordata e pagata, perchè, a suo dire, erronea, e non avendo ottenuto risposta dall'Amministrazione, la citò avanti il Tribunale di Roma pr sentirla condannare al pagamento del supple-

mento d'indennità dovuto per l'aggravamento delle sue condizioni di salute nella misura da determinarsi con perizia medica, che fu ordinata dal Tribunale in contumacia delle ferrovie, le quali appellarono opponendosi alla revisione perchè inammissibile stante l'intervenuta transazione. Ma la Corte di appello di Roma con sentenza 17 aprile 13 maggio 1919 rigettò il gravame aderendo alla tesi di nullità della rinunzia alla revisione, che disse accolta della prevalente e più autorevole dottrina. Considerò la Corte che l'opposta tesi quella, cioè, della validità del patto di rinunzia contenuto nella transazione, ha il torto di essere radicata sui principi, di diritto comune in materia di transazione, i quali ammettono l'azione di nullità nei singoli casi di dolo, violenza ed errore sulla persona e sull'oggetto, mentre la legge sugl'infortuni essendo di diritto pubblico per la sua finalità di alto interesse sociale, deve essere interpretata in relazione col suo concetto informatore, e non permette deroga per privata convenzione alle sue disposizioni d'ordine pubblico. Nel novero di queste disposizioni sarebbe appunto la norma dell'articolo 14 che stabilisce la nullità di qualunque patto inteso ad eludere il pagamento delle indennità o diminuirne la misura fissata colle disposizioni dell'articolo 9.

Questa norma colla data locuzione *qualunque patto* comprenderebbe ogni convenzione sia anteriore sia posteriore al sinistro, e siccome la rinunzia alla revisione viene in sostanza a diminuire la misura della indennità che sarebbe per legge dovuta all'operaio sulla base delle conseguenze effettive dell'infortunio, così il relativo patto annesso alla transazione dovrebbe ritenersi nullo.

Nè un diverso concetto si potrebbe desumere dal capoverso dell'articolo 14 che permette la transazione delle contestazioni sul diritto all'indennità e sulla misura di questa, perchè la transazione contemplata in quella disposizione presuppone non l'esistenza dell'infortunio, ma la controversia su di esso.

La revisione, continuò a dire la Corte, costituisce una domanda nuova condizionata, diretta ad ottenere il supplemento dell'indennità dovuta per fatti sopravvenuti dopo la prima liquidazione convenzionale o giudiziaria.

Verificatosi l'aggravamento delle condizioni di salute dell'operaio, nasce il diritto all'indennità complementare, e allora

proposta la domanda di revisione si potrà transigere sull'ammontare di cotesta indennità complementare, non prima.

Contro la sentenza della Corte d'Appello di Roma hanno ricorso le Ferrovie dello Stato chiedendone l'annullamento per violazione della legge per gli infortuni, e perchè arbitraria ed illegittima sarebbe stata la dichiarazione di nullità del patto relativo alla revisione non accompagnata colla dichiarazione di nullità delle altre clausole dell'atto transattivo che con quel patto erano connesse.

## IN DIRITTO.

Merita accoglimento il primo mezzo del ricorso nel quale resta assorbito il secondo.

Ciascuna delle due parti contendenti ha insistito nel mettere in rilievo gli inconvenienti propri del sistema contrario alla propria tesi. Ma su questa strada non si fa un passo innanzi per arrivare alla risoluzione della proposta questione perchè il legislatore si è appunto preoccupato degl'inconvenienti che presentano tanto il sistema della libertà di contrattazione dell'operaio, quanto quello opposto, e la questione consiste nel vedere a quale dei due sistemi abbia creduto di dare la preferenza.

E neppure può funzionare come decisivo fattore di giudizio per la risoluzione della questione, la finalità di alto interesse sociale a cui il giudice del merito ebbe specialmente riguardo, perchè si tratta pur sempre di stabilire quali siano e come debbano essere interpretate le norme che in considerazione appunto di cotesta finalità la legge ha dettato.

Ora, il concetto nettamente scolpito nel testo della legge sta in aperto contrasto con un sistema di protezione dell'operaio che, a sinistro avvenuto, gli vieti di essere giudice del proprio interesse mediante un ponderato apprezzamento delle proprie attuali condizioni fisiche, quali egli stesso le sente e quali gli possono essere confermate dagli esperti della scienza medica, e mediante la valutazione della propria convenienza a ricevere subito in via di transazione una somma d'indennità che lo compensi anche delle modificazioni che eventualmente sopravvengono nelle sue condizioni fisiche, mentre nei casi di gravi peggioramenti, se

gli restasse chiusa la via della revisione contemplata dalla legge 31 gennaio 1904, lo soccorreranno le norme dell'istituto della transazione, le quali porteranno alla nullità della transazione quando si tratterà di errore sostanziale nella previsione e valutazione delle conseguenze dell'infortunio, si da aversi la ragionevole persuasione che se l'operaio avesse conosciuto la vera gravità dell'infortunio non avrebbe prestato il suo consenso alla transazione.

La legge per gli infortuni degli operai sul lavoro ha ripudiato l'esagerato sistema di protezione, che, coll'ottima intenzione di assistere l'operaio contro se stesso, si converte in strumento di oppressione e di danno per lui e per l'ente assicuratore, e mentre vieta qualunque patto inteso ad eludere il pagamento delle indennità e diminuirne la misura, permette indistintamente le transazioni sul diritto alla indennità e sull'ammontare di questa chiamando il Tribunale ad assistere l'infortunato col provvedimento di omologazione, per premunirlo dal pericolo di precipitosa inconsulta accettazione di non congrua indennità.

PER QUESTI MOTIVI

Cassa la sentenza 17 aprile 3 maggio 1919 della Corte d'Appello di Roma e rinvia la causa ad altra Sezione della stessa Corte che pronunzierà anche sulle spese di questo grado di giurisdizione.

**Espropriazioni ferroviarie - Catasto a base di estimo - Applicabilità della legge di Napoli.**

*L'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, che ha esteso agli espropri ferroviari i criteri estimativi dettati dall'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, è applicabile anche ai fondi allibrati ad un catasto che risulti a base di estimo capitale e non di imponibile. In tal caso dovendosi procedere alla formazione del secondo termine della media e mancando i fitti*

*dell'ultimo decennio, si potrà con una semplice operazione aritmetica di capitalizzazione, convertire l'estimo nell'imponibile, rendendo così operativo l'art.* 13 *sorraricordato* (1).

CASSAZIONE DI ROMA. — Sentenza 20 aprile 1920. (*Pres.* Palladino; *Est.* Marracino; *P. M.* D'Amelio, *concl. conf.*). — Koch Ottaviano, *ricorrente* contro Ferrovie di Stato.

## IN DIRITTO

Osserva che l'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885, per provvedere alle espropriazioni necessarie ai lavori per il risanamento della città di Napoli, derogò alle disposizioni della legge generale del 25 giugno 1865, e stabilì che la indennità dovuta ai proprietarii degli immobili espropriati sarebbe stata determinata alla stregua dei fitti concertati dell'ultimo decennio, od in difetto di tali fitti accertati, sull'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati. Codesta disposizione fu poi trasformata in una norma di carattere generale, per quanto riguarda i lavori ferroviari, con l'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, numero 429 sullo ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, nel quale articolo è stabilito: « Alle espropriazioni occorrenti « così per lavori sulle linee esistenti, come per nuove costruzioni « ferroviarie, si applicheranno le norme degli articoli 12 e 13 « della legge 15 gennaio 1885, n. 2852 per il risanamento della « città di Napoli ». Per conseguenza deve necessariamente ammettersi che anche la indennità, dovuta all'ing. Koch per la zona di terreno a lui espropriato in agro di Roma, debba essere valutata con lo stesso criterio e poichè manca ogni accertamento di precedenti affitti, deve prendersi per base l'imponibile.

Senonchè, il ricorrente assume (come già sostenne nei precedenti gradi del giudizio) che, essendo la suddetta zona di terreno allibrata nel catasto vigente nella Provincia di Roma il quale è redatto sull'estimo e non sul reddito, manca la determinazione dell'imponibile, e quindi la legge per Napoli diventa inapplica-

(1) Vedasi sentenza denunciata nel Bollettino 1919, IV, 188.

bile, e riprendono vigore le norme della legge comune, che la Corte di Appello avrebbe violato, applicando, come ha fatto, la legge del gennaio 1885.

Ma codesta censura, nella quale si concretizza, in sostanza, tutto il ricorso, appare destituita di fondamento, sol che si ponga mente, da una parte, allo spirito informatore ed alle finalità dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, dall'altra al contenuto sostanziale dell'articolo 13 della legge del 1885. Il legislatore, con lo scopo di evitare le ingorde speculazioni, stabilì che la indennità di espropriazione non fosse misurata sul valore venale, ma sull'imponibile. Vero è che l'imponibile si riferisce al reddito, ma poichè il reddito si può desumere anche dallo estimo con una semplice operazione aritmetica (come, con esattezza di criteri, ha ritenuto la Corte di merito) così l'imponibile può essere tenuto presente anche per i terreni situati nell'agro romano, per i quali vige tuttora il catasto estimativo. Per tal modo tutte le forme di catasto si equivalgono ai fini e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 77 della legge del 1907 e 13 della legge del 1885, come si equivalgono nelle loro conseguenze pratiche e nel pensiero del legislatore.

Da tutto ciò segue, che, potendo stabilirsi l'imponibile anche per il terreno di cui si discute, sebbene allibrato in un catasto compilato a base di estimo non di reddito, torna completamente applicabile il più volte citato articolo 13, anzichè la legge comune sull'espropriazione per pubblica utilità. Vengono così ciò a mancare tutte le violazioni di legge denunciate dal ricorrente, ed il ricorso dev'essere perciò rigettato, con la condanna di esso ricorrente alle spese ed onorario.

Anno XIII - N. 25

17 Giugno 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima — Leggi e decreti:**



**Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:**



**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**



(2387) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 22 *aprile* 1920, *n.* 680, *che autorizza la pubblicazione del testo francese del trattato di pace conchiuso fra l'Italia e la Germania, a Versaglia, il 28 giugno* 1919 (1).



VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLODTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALAIA

Visto il Nostro decreto 20 gennaio 1920, n. 51, col quale è data piena ed intera esecuzione nel Regno al trattato di pace, conchiuso fra l'Italia e la Germania, a Versaglia, il 28 giugno 1919, e ratificato il 10 gennaio 1920;

Considerata l'opportunità e la convenienza che le disposizioni contenute in questo trattato siano pubblicate nel Regno, nel testo francese;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È autorizzata la pubblicazione del testo francese, annesso al presente decreto, del trattato di pace, conchiuso fra l'Italia e la Germania a Versaglia il 28 giugno 1919, e ratificato il 10 gennaio 1920.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 giugno 1920, n. 134.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 aprile 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCIALOIA.

Visto, *il guardasigilli*: FALCIONI.

Il testo del trattato di pace, è pubblicato in supplemento della *Gazzetta* 8 giugno 1920.

È omessa la pubblicazione delle piante annesse.

---

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *maggio* 1920, *n.* 565, *che revoca il divieto di rispedizione all'estero delle merci estere introdotte nei depositi franchi o giunte in un porto dello Stato per transito o trasbordo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 6 agosto 1914, n. 790, convalidato con la legge 17 febbraio 1918, n. 242, col quale furono rese applicabili alla riesportazione dai depositi le disposizioni relative ai divieti di esportazione di merci dallo Stato;

Visto l'altro Nostro decreto 13 novembre 1914, n. 1282, convalidato con la predetta legge, relativo alla spedizione in transito delle merci di vietata esportazione dal Regno;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 maggio 1920, n. 115.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per gli affari esteri, per il tesoro, per l'industria, il commercio e lavoro e per l'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del primo comma dell'art. 3 del Regio decreto 6 agosto 1914, n. 790, non sono applicabili alla rispedizione all'estero delle merci di vietata esportazione che saranno introdotte nei depositi franchi, in attesa di definitiva destinazione, a partire dal giorno dell'applicazione del presente decreto.

Il ministro delle finanze, udito il Comitato consultivo istitutito col R. decreto 24 novembre 1914, n. 1308, potrà sospendere la riesportazione dai depositi franchi di prodotti alimentari e di materie prime per le industrie dei quali venga a manifestarsi in paese deficienza in confronto di bisogni del consumo interno.

Resta subordinata alle disposizioni in vigore in materia di divieti di esportazione l'entrata nei depositi franchi o in altri magazzini retti a regime di depositi franchi, delle merci nazionali o nazionalizzate di vietata esportazione.

Art. 2.

Le disposizioni del R. decreto 13 novembre 1914, n. 1232, convalidato con la legge 17 febbraio 118, n. 242, sono abrogate nei riguardi del transito diretto o del trasbordo di tutte le merci di vietata esportazione dal Regno, fatta eccezione per le partite delle stesse merci arrivate a un porto dello Stato nelle condizioni previste dal detto decretò, ma dipendenti da ordinativi di una pubblica Amministrazione o di Ente pubblico o comunque acquistate per l'approvvigionamento del paese sotto controllo delle competenti Amministrazioni dello Stato.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER — LUZZATTI — FERRARIS — FALCIONI.

Visto, *il guardasigilli*: MORTARA.

---

REGIO DECRETO 30 *maggio* 1920, *n.* 716, *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Carrara* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto legge Luogotenenziale 6 luglio 1919, n. 1335, che istituisce un Ente autonomo con la denominazione di Ente portuale di Carrara, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Carrara;

Visto il R. decreto 21 marzo 1910, n. 304;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvato l'annesso regolamento, firmato, d'ordine Nostro,

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 giugno 1919, n. 138.

dai ministri proponenti, per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con decreto-legge Luogotenenziale 6 luglio 1919, n. 1335, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Carrara.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 maggio 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PEANO — SCHANZER — ABBIATE.

Visto, *il guardasigilli*: FALCIONI.

# REGOLAMENTO
## per l'Ente portuale di Carrara.

CAPO I.

### Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale di Carrara, istituito con decreto Luogotenenziale 6 luglio 1919, n. 1335, ha la durata di anni settanta a decorrere dall'11 agosto 1919 ed è amministrato da un Consiglio composto in conformità delle prescrizioni del decreto Luogotenenziale citato.

Art. 2.

La carica di componente il Consiglio di amministrazione è incompatibile con la qualità di:

*a*) attore o convenuto e loro patrocinatori in un giudizio contro l'Ente;

*b*) arbitro o perito in un giudizio, in cui l'Ente sia parte;

*c*) partecipante direttamente od indirettamente ad appalti o servizi d'interesse dell'Ente;

*d)* stipendiato o salariato dell'Ente;

*e)* ascendente o discendente, parente o affine sino al 2° grado delle persone, di cui alle lettere precedenti;

*f)* debitore dell'Ente costituito in mora.

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 della legge comunale e provinciale.

Art. 3.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale, e scade ogni quadriennio dalla data della prima adunanza del Consiglio, salvo riconferma.

Due mesi prima della scadenza del quadriennio il presidente promuove dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti, che dovrà essergli notificata almeno un mese prima della scadenza del mandato.

Art. 4.

I consiglieri d'amministrazione decadono dalla carica se mancano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio le quali non abbiano carattere tale da frustrare lo scopo della rappresentanza.

Nel caso di tale decadenza, come anche nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinuncia, per sopravvenuta incompatibilità o incapacità giuridica o qualsiasi altra causa, vien provveduto alla sostituzione del rappresentante entro un mese, nel modo prescritto dall'art. 3.

Il nuovo nominato rimane in carica per il restante periodo di tempo, pel quale sarebbe rimasto il suo predecessore.

Art. 5.

La decadenza e la cessazione straordinaria del mandato di cui all'articolo precedente sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione, previa contestazione all'interessato nei casi di assenza o di incompatibilità.

La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Il Consiglio si riunisce in sedute ordinarie e in sedute straordinarie. Le ordinarie avranno luogo ogni due mesi, le straordinarie dietro invito del presidente di sua iniziativa, o quando ne abbia richiesta scritta da parte di almeno quattro consiglieri. In quest'ultimo caso la convocazione ha luogo entro quindici giorni dalla richiesta.

In caso di assenza del presidente e del vice presidente, il Consiglio è convocato e presieduto dal consigliere più anziano.

Art. 7.

Gli avvisi di convocazione, unitamente con l'elenco degli argomenti da trattare, sono diramati a mezzo di lettera raccomandata almeno otto giorni prima dell'adunanza. In caso di urgenza è sufficiente che l'avviso, con l'ordine del giorno, sia spedito in via telegrafica quarant'otto ore prima della riunione.

In nessun caso possono essere trattati affari non iscritti nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio, al completo e con voto unanime, decida diversamente.

Art. 8.

Le sedute del Consiglio non sono valide se non vi intervengano almeno sei dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti, e in caso di parità è decisivo il voto del presidente.

Il segretario generale dell'Ente è segretario del Consiglio di amministrazione ed ha voto consultivo.

Egli però non può assistere alle discussioni su materia che interessi personalmente lui o quando il presidente e il Consiglio lo ritengano opportuno.

Art. 9.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e alle deliberazioni su argomenti che li interessino personalmente, o interessino congiunti o affini sino al 4° grado civile o che riguardano aziende o ditte, con le quali abbiamo rapporti di interesse o di affari.

Art. 10.

Il processo verbale di ciascuna adunanza è redatto dal segretario generale; in caso di suo impedimento o di assenza, da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato, e dal consigliere meno anziano nel caso previsto dall'ultimo comma dell'art. 8.

Deve contenere il riassunto della discussione nonchè l'integrale deliberazione del Consiglio col relativo numero dei voti.

Ogni consigliere ha diritto di chiedere che nel verbale risulti il suo voto ed i motivi del medesimo.

Il verbale viene letto e sottoposto all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva, oppure seduta stante nei casi di urgenza; e quindi firmato dal presidente e dal segretario generale o da chi ne fa le veci.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione con regolamento interno stabilisce in favore dei consiglieri un emolumento in misura non superiore a L. 2000 (duemila) annue, da corrispondere in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta ed in parte come indennità complessiva alla fine di ogni esercizio finanziario, nella misura che verrà determinata dal Consiglio di amministrazione.

Ai membri del Consiglio, non domiciliati in Carrara, viene corrisposta, a carico dell'Amministrazione da cui sono stati designati, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che le avessero sostenute, l'indennità di missione.

CAPO II.

## Organi e loro attribuzioni.

Art. 12.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente e decide in qualsiasi materia di competenza di esse, salvo le attribuzioni che il decreto costitutivo e il presente regolamento demandano al presidente.

Art. 13.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente.

Egli:

*a*) sovrintende a tutto l'andamento dell'Ente e ne coordina l'attività dei diversi uffici;

*b*) determina gli affari e dispone la materia da sottoporsi all'esame del Consiglio;

*c*) convoca e presiede le adunanze;

*d*) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e cura l'osservanza delle norme legislative e regolamentari, alle quali l'Ente è soggetto;

*e*) mantiene la disciplina fra gli stipendiati e salariati;

*f*) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

*g*) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero delegate dal Consiglio;

*h*) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti o da altri proventi;

*i*) presiede alle gare di aggiudicazione designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento suo e del vice presidente;

*l*) nomina, sentito il rappresentante tecnico del Ministero dei lavori pubblici, il collaudatore pei lavori, il cui importo, secondo lo stato finale sia compreso fra cinquantamila e centomila lire;

*m*) delibera sulle licenza nei limiti indicati nell'art. 40;

*n*) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione od alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

*o*) può prendere sotto la sua responsabilità — e salva sempre, anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nell'adunanza immediatamente successiva — le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione del Consiglio medesimo e sia dovuta a causa nuova e posteriore alla ultima adunanza.

Art. 14.

Al presidente è dovuta un'indennità annua di L. 15.000 (qunidicimila) da corrispondersi a dodicesimi posticipati.

Art. 15.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o di altro impedimento.

Può inoltre esercitare le attribuzioni che il presidente ritenga di delegargli.

## Capo III.

## Ufflici ed impiegati.

Art. 16.

Per il disimpegno delle sue attribuzioni l'Ente ha un ufficio di segretariato, un ufficio tecnico ed una ragioneria.

Art. 17.

Il segretario generale è preposto all'andamento dei servizi amministrativi ed ha le attribuzioni di capo del personale del segretariato e della ragioneria.

Art. 18.

La ragioneria cura, sotto la personale responsabilità del ragioniere, la tenuta dei libri contabili necessari al regolare funzionamento dell'azienda, e in particolare del conto impegni, del copia mandati, dello scaden-

ziario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro degli atti impeditivi di pagamento, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili.

Art. 19.

La nomina e la revoca del personale amministrativo, tecnico e di ragioneria sono fatte su deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Il personale d'ordine e di servizio viene assunto e licenziato dal presidente.

Art. 20.

Il personale, posto a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato, rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punzioni superiori alla censura il presidente deve riferire all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693, sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente può, peraltro, esonerare detto personale dal servizio, in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Art. 21.

Al personale direttamente assunto dall'Ente il presidente può sentito il segretario generale, infliggere la censura o la sospensione dello stipendio fino a cinque giorni, udite le discolpe dell'interesasto. Per le maggiori pene disciplinari e per le punizioni di qualsiasi grado ai capi ufficio, ove questi siano direttamente assunti dall'Ente decide il Consiglio di amministrazione, salvo la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 19 per il personale d'ordine e di servizio.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'interessato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua successiva adunanza.

La decisione del presidente e la deliberazione del Consiglio nei limiti della rispettiva competenza hanno carattere definitivo. Al personale direttamente assunto sono estese le disposizioni degli articoli 9 e 10 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693.

Art. 22.

Le indennità per trasferte e traslochi ai funzionari dell'Ente vengono liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Ai capi ufficio spetta, in ogni caso, il rimborso delle spese di viaggio in prima classe.

Art. 23.

La competenza e l'ordinamento dei singoli uffici e tutto quanto riguarda il trattamento degli impiegati e salariati saranno stabiliti con regolamento interno da approvarsi dal Consiglio di amministrazione.

CAPO IV.

**Gestione finanziaria ed amministrativa.**

Art. 24.

L'anno finanziario comincia il 1 gennaio e termina il 31 dicembre, col quale giorno si chiudono tutte le operazioni e i conti relativi all'esercizio finanziario.

Art. 25.

La ragioneria prepara per il 31 ottobre di ciascun anno lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da sottoporsi all'approvazione del Consiglio di amministrazione. Esso è costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

*a*) nella parte attiva le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed il profitto che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo;

*b*) nella parte passiva le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi, e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le spese da riscuotere e da pagare, reali e figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Art. 26.

Il conto consuntivo è sottoposto all'approvazione del Consiglio dell'Ente non oltre il primo di marzo di ciascun anno. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno 15 giorni avanti la discussione.

Tale conto ha a corredo apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente, la sua consistenza e l'utile o la perdita netta dell'esercizio, nonchè la relazione sull'andamento generale dell'azienda.

Non oltre quindici giorni dall'approvazione, il bilancio consuntivo sarà rimesso ai Ministeri interessati.

Art. 27.

Mediante contratti, nei modi e nelle forme stabilite dal Consiglio di amministrazione con sua deliberazione motivata, si provvede a tutti gli

acquisti, trasporti, alienazioni, appalti e lavori riguardanti i servizi dell'Ente.

Art. 28.

L'Autorizzazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione ed al presidente nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

I capi di ufficio sono ordinatori secondari delle spese nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 29.

Gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa, esclusi quelli di ordinazione secondaria, di cui all'ultimo comma dell'articolo precedente, debbono essere firmati dal presidente, dal segretario generale e dal ragioniere.

Ove questi non creda, per qualsiasi motivo, di darvi corso, ne riferisce al presidente, il quale può disporre, mediante ordine scritto, l'esecuzione del provvedimento, salvo a sottoporre la questione al Consiglio di amministrazione nella successiva adunanza.

Art. 30.

Il servizio di cassa dell'Ente può essere disimpegnato da Istituti di credito all'uopo richiesti, i quali, entro i limiti delle disposizioni date dal presidente, possono aprire crediti a favore dei funzionari dell'Ente, per porli in grado di provvedere, mediante rilascio di buoni, al pagamento di spese da farsi in economia ed a quelle altre, che saranno determinate dal Consiglio.

Art. 31.

L'Ente può emettere a favore dei propri funzionari mandati di anticipazione fino a L. 10.000 e di apertura di credito fino a L. 100.000 per l'esecuzione dei lavori e per le spese in economia.

Non può essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente e dal segretario generale e portano il visto del ragioniere.

Art. 32.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle somme poste a loro disposizione, fino a che non ne abbiano ottenuto regolare discarico.

All'uopo essi devono rendere conto delle somme loro erogate nei termini

periodici ai riguardo stabiliti, e in ogni caso, non oltre la fine dell'anno finanziario ed ogni qual volta cessi lo scopo dell'anticipazione o dell'apertura di credito e l'incarico relativo.

Art. 33.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro o che sono incaricati del deposito e della custodia di valori, devono prestare cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Possono essere dispensati dal prestare cauzione i funzionari che ricevono anticipazioni a termine dell'art. 31. Ove gli agenti consegnatari si avvalgano di impiegati o di commessi, rispondono in proprio dell'opera di costoro, anche se l'assunzione di essi sia stata approvata dall'autorità competente.

La responsabilità degli agenti consegnatari non diminuisce per la vigilanza, sindacato e riscontro che venga esercitato sulla loro gestione.

Art. 34.

Per ottenere il contributo sulle spese di costruzione delle opere, di cui al n. 1 dell'art. 2 della convenzione 10 giugno 1919 l'Ente, al termine di ciascun esercizio finanziario, rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici i certificati pei pagamenti fatti agli imprenditori e i documenti di spesa con la richiesta di pagamento, nonchè l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo di legge.

Detto elenco diventa definitivo, a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, dopo che il Ministero l'avrà restituito vistato o se entro due mesi dalla comunicazione non avrà fatto alcuna osservazione in merito.

A ciascuno degli Enti interessati viene data comunicazione dello estratto di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso delle spese di sua spettanza entro i novanta giorni dalla data della comunicazione.

Alla fine del primo semestre di ogni anno l'Ente rimette ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 35.

A partire dall'11 agosto 1919 l'Ente subentra in tutti i diritti dello Stato sui proventi di concessioni o affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc.

Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente, per mezzo dei suoi uffici, alla riscossione dei proventi di concessione od affitti di aree, fabbricati locali ed impianti, nonchè delle tasse e diritti di sosta, l'Ammi-

nistrazione governativa continuerà a percepirli, salvo a rimborsarli su richiesta dell'Ente. Questo, però, ha sempre facoltà di prendere visione, negli uffici doganali, a mezzo di propri delegati, dei registri e bollettari concernenti la riscossione delle speciali tasse portuali, dopo aver preso accordi col direttore della dogana.

CAPO V.

## Lavori.

Art. 36.

Tutti i progetti tecnici sono rimessi all'approvazione del Consiglio di amministrazione. E' richiesto però necessariamente l'intervento del rappresentante tecnico del Ministero dei lavori pubblici, qualora la spesa preventiva non superi le L. 100.000. In caso di urgenza il Consiglio può autorizzare l'esecuzione dei lavori entro il limite di L. 50.000 in pendenza della presentazione del progetto.

In caso di somma urgenza, qualora si tratti di prevenire danni alle opere, oppure di ristabilire e garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, i lavori possono essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

CAPO VI.

## Esercizio.

Art. 37.

Le aree e le banchine di cui l'Ente ha la gestione in base all'art. 2 della convenzione 10 giugno 1919, sono distinte in tre categorie:

1°) aree e banchine occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo pel tempo occorrente al disbrigo delle operazioni medesime;

2°) aree e banchine concesse per più lungo tempo e per altri usi, i quali però non compromettano la revocabilità della concessione *ad nutum* e la rimessa nel pristino stato delle aree e delle banchine medesime;

3° aree e banchine concesse per usi, che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree e delle banchine medesime.

La distribuzione delle banchine fra le tre categorie vien fatta dall'Ente, sentita la capitaneria di porto.

Art. 38.

L'occupazione delle aree e delle banchine della prima categoria è regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero competente a mente dell'art. 13 della convenzione 10 giugno 1919 anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 248.

Fino a che tale regolamento non sarà approvato si applicheranno le modalità e le tariffe attualmente in vigore.

Art. 39.

Le concessioni delle aree e banchine di 2ª categoria sono fatte per licenze trimestrali ed annuali od anche per più lungo periodo se riguardano i cantieri e le altre industrie navali, contemplate dal cap. 1, titolo 3, del regolamento 25 novembre 1879, n. 5166, per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze, delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza, s'intendono decadute.

Art. 40.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma devono essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 41.

Le licenze annuali o di durata maggiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione: questa autorizzazione, salvo decisione in contrario, implica anche quella di eventuali proroghe, le quali potranno essere date dal presidente.

Art. 42.

Qualora le domande di concessioni siano fatte per occupare lo stesso luogo, la preferenza resta normalmente determinata dalla priorità della effettiva presentazione quale risulta dal registro dell'ufficio dell'Ente incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio di amministrazione ha però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione, sia dando preferenza, con provvedimento motivato, alla domanda rispondente ad un fine che giudichi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, qualora siano diversi i fini pei quali l'area è richiesta.

Art. 43.

I canoni per le licenze di cui all'art. 40 e le relative cauzioni sono fissati dal presidente: gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere, la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, può essere stabilito nella misura fissa di una lira il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 44.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente portà in qualunque tempo e per qualunque causa sospenderne gli effetti, risolverle e fare sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta.

In questi casi il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno: avrà solo diritto, in caso di risoluzione, di pretendere la restituzione della metà del canone pagato, e purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 45.

Quando per la natura della concessione o per le opere di cui occorre autorizzare la esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione deve farsi mediante contratto.

I contratti non sono esecutivi finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale, secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto sono sempre subordinate alla revoca, per qualsiasi ragione di pubblica utilità o d'interesse dell'Ente, ma la revoca può essere subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo, previamente accertato, delle opere ed al tempo mancante al termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti stessi sarà però stabilito un congruo termine, entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenga all'Ente la conservazione delle opere medesime sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 46.

Nel caso di concorrenza fra più domande di concessioni contrattuali viene preferita, ad esclusivo giudizio del Consiglio e con deliberazione motivata, quella che risponde ad una finalità di maggiore interesse pubbileo o

dell'Ente, e se lo scopo sia identico, quella che presenta maggiori garanzie finanziarie, tecniche ed industriali e carattere di più pronta attuazione.

Potrà però il Consiglio sottoporre la domandata concessione a pubblica gara o a licitazione privata per ottenere aumento del canone offerto e potrà sottoporla anche a concorso per ottenere il miglioramento dei progetti tecnici.

Art. 47.

Sulle domande di concessione l'Ente deve sentire il parere della capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi alla polizia portuale ed alla navigazione.

Un elemento di tutte le concessioni fatte per licenza o per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero competente alla fine di ciascun semestre.

Art. 48.

A garanzia di qualsiasi concessione, il concessionario deve depositare una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 49.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci, degli alberi e dei bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, nonchè dei capannoni di deposito e di ogni altro arredamento portuale attualmente esistenti o che saranno eventualmente costruiti e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo dato in concessione a privati giusta gli articoli 122 e seguenti del regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto deve essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto Ministeriale in conformità a quanto è stabilito nell'art. 13 della convenzione 10 giugno 1919.

Art. 50.

Fino a quando l'Ente non avrà costituito il proprio ufficio tecnico potrà avvelersi dell'opera di funzionari dell'ufficio tecnico del comune di Carrara, o, previa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, di funzionari del genio civile.

Art. 51.

L'Ente potrà richiedere la R. Avvocatura erariale di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, Collegi arbitrali e giurisdizionali speciali.

Gli onorari e le competenze da corrispondersi dall'Ente all'Avvocatura saranno liquidate a norma di legge.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
(come da decreto in data 30 maggio 1920)

*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.
*Il ministro dell'industria, commercio e lavoro*: ABBIATE.
*Il ministro dei lavori pubblici*: PEANO.

## Ordine generale N. 8.

**Modificazioni alle disposizioni che regolano la competenza a trattare gli affari riguardanti alcune concessioni di viaggio previste dall'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429.**

Nell'intendimento di semplificare la trattazione degli affari riguardanti le concessioni di viaggio previste dall'articolo 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429, si stabilisce che, a datare dal 1º luglio 1920, sia attribuita direttamente ai singoli Servizi ed Unità speciali ed alle Divisioni compartimentali dell'esercizio la competenza a trattare degli affari appresso indicati:

a) *Concessioni di viaggio per alloggio, per provvista viveri, per istruzione, per cura e per pulizia personale.* I Servizi e le Unità speciali provvedono al rilascio dei relativi biglietti a favore del personale addetto ai propri uffici, compresi quelli distaccati ed eccettuate, per i Servizi dell'esercizio, le Divisioni compartimentali.

Per il personale dipendente dalle Divisioni compartimentali dell'esercizio al rilascio dei su indicati biglietti provvedono le Divisioni medesime.

b) *Concessioni per trasporti di salme, di mobilia ed altro.* I Servizi e le Unità speciali, oltre che al rilascio delle relative lettere di porto, provvedono direttamente alla trattazione e definizione di tutti gli affari riguardanti le dette concessioni per il personale addetto ai propri uffici, compresi quelli distaccati ed eccettuate, per i Servizi dell'esercizio, le Divisioni compartimentali.

Per il personale dipendente dalle Divisioni compartimentali dell'esercizio provvedono in materia le Divisioni medesime.

c) *Inscrizioni negli stati di famiglia.* I Servizi e le Unità speciali autorizzano la inscrizione negli stati di famiglia di con-

giunti del personale addetto ai propri uffici, compresi quelli distaccati ed eccettuate per i Servizi dell'esercizio, le Divisioni compartimentali.

Per il personale dipendente dalle Divisioni compartimentali dell'esercizio la detta inscrizione è autorizzata dalle Divisioni medesime.

Alla conferma biennale delle inscrizioni provvedono le stesse autorità che le hanno autorizzate.

d) *Irregolarità di viaggio*: i Servizi e le Unità speciali sono competenti a definire in via amministrativa tutte le vertenze riguardanti le irregolarità di viaggio che fanno carico al personale addetto ai propri uffici, compresi quelli distaccati ed eccettuate, per i Servizi dell'esercizio le Divisioni compartimentali.

Alla definizione delle irregolarità che fanno carico al personale dipendente dalle Divisioni compartimentali dell'esercizio provvedono le Divisioni medesime se si tratti delle irregolarità minori e cioè classificate di 1° grado dalle Norme in vigore; provvede invece il Comitato di esercizio se si tratti delle irregolarità più gravi e cioè di quelle classificate di 2° grado.

Le autorità competenti a definire le vertenze per irregolarità di viaggio hanno facoltà, quando sussistano giustificati motivi, di derogare alle disposizioni in vigore per l'applicazione delle penalità e soprattasse, fermo restando, in ogni caso, il pagamento delle tasse dovute a titolo di regolarizzazione dei viaggi.

Le anzidette autorità sono competenti anche a definire le vertenze per irregolarità di viaggio che fanno carico agli agenti a riposo della propria giurisdizione e rispettive famiglie.

Il Servizio Segretariato continuerà a provvedere a tutto quanto si riferisce alle irregolarità di viaggio che fanno carico a persone estranee all'Amministrazione (concessioni agli on. senatori e deputati, ai giornalisti, ed altre Amministrazioni dello Stato, a Società ferroviarie e di navigazione in rapporti di scambio, ecc.).

e) *Rimborsi di spese di viaggio e di trasporto*: i Servizi e le Unità speciali provvedono a trattare e a definire i relativi affari, autorizzando i rimborsi a favore del personale addetto ai propri

uffici, compresi quelli distaccati ed eccettuate, per i Servizi dell'esercizio, le Divisioni compartimentali.

Per il personale dipendente dalle Divisioni compartimentali dell'esercizio provvedono a definire i detti affari e ad autorizzare i rimborsi le Divisioni medesime.

Le anzidette autorità sono competenti anche ad autorizzare i rimborsi a favore degli agenti a riposo della propria giurisdizione e rispettive famiglie.

Tutte le disposizioni di massima anche per gli affari di cui ai precedenti punti *a*), *b*), *c*), *d*) ed *e*) restano di competenza del Servizio Segretariato, il quale continuerà pure a provvedere alla trattazione degli affari indicati nei punti *a*), *b*), *c*), *d*), f), *g*), *l*), *m*) ed *n*) della parte concernente le attribuzioni dell'Ufficio 5° — Biglietti — di cui all'art. 5 dell'Ordine generale n. 3 (S) del 1914 pubblicato nel *Bollettino Ufficiale*, n. 26, del 25 giugno 1914, in quanto la Direzione Generale non ritenga di delegare tale trattazione ad altri Servizi od Uffici.

Restano abrogati i punti *e*), *h*), *i*), *o*) e *p*) della parte riguardante le attribuzioni dell'Ufficio 5° — Biglietti — del Servizio Segretariato, di cui all'art. 5 del citato Ordine generale.

*Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta 2 giugno* 1920.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

## Appendice N. 6 all'Ordine generale N. 4-1918.

### Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Servizio Sanitario nei riguardi della infezione malarica, la clas-

sificazione stabilita dall'Ordine generale n. 4-1918 — per i tratti di linea e per le stazioni indicati nell'unito allegato A — è modificata come risulta dall'allegato stesso, e ciò a decorrere dal 1° aprile 1920.

*Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del* 28 *maggio* 1920.

*L'Amministratore generale*
**R. DE CORNÈ.**

ALLEGATO *A*.

**Elenco delle modificazioni da apportarsi alla classificazione delle località malariche di cui l'allegato *A* all'Ordine generale 4-918.**

| Classificazione attuale | | | | Modificazioni alla classificazione attuale | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| dal chilometro | al chilometro | Stazioni e fermate comprese | Zona | dal chilometro | al chilometro | Stazioni e fermate comprese | Zona |
| | | **LINEA: Roma-Orte-Chiusi-Firenze (55)** | | | | | |
| 95 + 620 | 99 + 110 | Attigliano . . . . . . . . . . . . | *lieve* | 95 + 620 | 99 + 110 | Attigliano . . . . . . . . . . . . | *grave* |
| 101 + 815 | 134 + 086 | Alviano-Castiglione in Teverina-Baschi-Orvieto | *lieve* | 101 + 815 | 104 + 410 | — | *grave* |
| | | | | 104 + 410 | 134 + 036 | Alviano-Castiglione in Teverina-Baschi-Orvieto | *lieve* |
| | | **LINEA: Foggia-Cervaro-Napoli (73)** | | | | | |
| 42 + 938 | 69 + 691 | Montaguto Panni-Savignano Greci-Pianerottolo d'Ariano-Ariano di Puglia | *lieve* | 42 + 938 | 69 + 691 | Montaguto Panni-Savignano Greci-Pianerottolo d'Ariano-Ariano di Puglia | *grave* |
| | | **LINEA: Foggia-Cervaro-Rocchetta-Potenza (76)** | | | | | |
| 50 + 220 | 64 + 742 | — | *lieve* | 50 + 220 | 54 + 739 | — | *grave* |
| | | | | 54 + 739 | 64 + 742 | — | *lieve* |

## Ordine di servizio N. 64.

### Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1919-20.

(V. Ord. di servizio nn. 54 e 121-1819; n. 16, errata-corrige Boll. uff. n. 20 e n. 57-1920).

Pag. 13. Dal conto 13 di entrata è stato soppresso il sottoconto: I) *Tassa differenziale di trasporto combustibile venduto a terzi* ». partitario 45.

Pag. 25. Il conto 89-*bis* di entrata prende il N. 266 di partitario essendo stati soppressi i relativi sottoconti *A*, *B* e *C*.

Pag. 25. Della dizione del sottoconto B del conto 89-*ter*, sopprimere la parola « *diversi* ».

Pag. 29. La dizione del conto 114 di entrata viene così modificata:

« *Ministero dell'industria e commercio. Esercizio delle linee ecc. ecc.*

Pag. 29. E' stato aggiunto il seguente conto di entrata:

116-*bis*. *Ministero del tesoro. Anticipazioni e rimborsi in conto fornitura di* 10.000 *carri per trasporto ligniti, accordata all'ex R. Commissariato Generale per i combustibili nazionali;* col N: 336-*bis* di partitario e con l'annotazione:

*Bilancia col conto* 148-*bis della spesa.*

Pag. 29. L'attuale conto 119-*bis* di entrata è stato modificato come in appresso:

119-*bis*. *Ministero per l'industria e commercio* (*Direzione generale della navigazione*) con l'annotazione:

*Bilancia col conto* 151-*bis di spesa* e coi seguenti sottoconti:

*A*) *Prodotti del traffico* col N. 339-*bis* di partitario;

*B*) *Introiti fuori traffico e diversi* col N. 339-*ter* di partitario;

*C*) *Anticipazioni e rimborsi per lavori, forniture e prestazioni inerenti ai servizi di navigazione*, col numero 339-*quater* di partitario.

**Pag. 30.** La dizione del paragrafo 4 del Titolo IX di entrata viene così modificata:

§ 4 *Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili.*

Il sottotitolo « *Gestione* » si chiamerà invece:

« *Gestione carboni* »

Viene aggiunto l'altro sotto titolo « *Gestione combustibili liquidi* » col seguente conto e sottoconti:

126-*bis*. *Ricavo vendita combustibili liquidi ed introiti vari*, coll'annotazione: *Bilancia col conto* 158-*bis della spesa.*

*A*) *Vendita combustibili liquidi*:

1. *alle ferrovie dello Stato* col n. 355-*bis* di partitario.
2. *ad Amministrazioni civili e militari* col n. 355-*ter* di partitario.
3. *a privati* col n. 355-*quater* di partitario.

*B*) *Ricuperi diversi* col n. 355-*quinquies* di partitario.

**Pag. 52.** Al conto 53 di spesa viene aggiunto il sottoconto:

*M*) *Contributo dell'amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati in costruzioni di case economiche*, col n. 774-*bis* di partitario e con l'annotazione:

« *Vedi art. 12 R. D. legge 27 novembre* 1919, *n.* 2350. *Usato esclusivamente dal Servizio ragioneria* ».

Pag. 63. Il conto 121-*bis* di spesa prende il n. 1001 di partitario essendo stati soppressi i relativi sottoconti *A* e *B*.

Pag. 63. L'annotazione posta di contro al sottoconto *A* del conto 121-*ter* è soppressa.

Il sottoconto *B* di detto conto 121-*ter* viene così modificato:

*B*) *Addebito*:

1. *Interessi*, col n. 1004 di partitario.
2. *Quota spese generali*, col n. 1004-*bis* di partitario.

Pag. 67. La dizione del conto 146 di spesa viene così modificata:

« 146, *Ministero dell'Industria e commercio — Esercizio delle linee* ecc. ecc. ».

Pag. 67. E' stato aggiunto il seguente conto di spesa: « 148-*bis*, *Ministero del tesoro — Spese per il completamento della fornitura di* 10,000 *carri per trasporto lignite, accordata all'ex R. Commissariato generale per i combustibili nazionali*, col n. 1073-*bis*, di partitario e con l'annotazione: *Bilancia col conto* 116-*bis dell'entrata.*

Pag. 68. L'attuale conto 151-*bis* di spesa viene modificato come in appresso:

151-*bis*, *Ministero per l'industria e commercio.* (*Direzione generale della Navigazione*) con l'annotazione: *Bilancia col conto* 119-*bis di entrata*, e coi seguenti sottoconti:

*A*) *Personale*, col n. 1076-*bis* di partitario e coll'annotazione:

*Per il solo personale della Sede centrale della Navigazione, il quale fino a nuovo avviso sarà pagato dall'amministrazione ferroviaria.*

*B) Lavori, forniture, prestazioni e spese diverse,* col n. 1076-*ter* di partitario, e con l'annotazione « *Comprese le quote spese generali di cui l'Ordine di servizio n.* 8-1920 ».

*C) Versamento dei prodotti col n.* 1076-*quater* di partitario.

Pag. 69. La dizione del § 4 del Titolo IX di spesa viene così modificata:

§ 4. *Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili.*

L'attuale sottotitolo « Gestione » si chiamerà invece: « *Gestione carboni* » venendo aggiunto l'altro sottotitolo: « *Gestione combustibili liquidi* », col seguente conto e sottoconti:

158-*bis. Spese della gestione;* coll'annotazione: *Bilancia col conto* 126-*bis dell'entrata.*

*A) Acquisto di scorte, col n.* 1119 di partitario.

*B) Trasporti marittimi, assicurazioni, carico e scarico nei porti,* ecc. col n. 1119-*bis* di partitario.

*C) Spese di ufficio, delegazioni, commissioni* ecc., col n. 1119-*ter* di partitario.

*D) Quote a rimborso spese dell'amministrazione ferroviaria,* col n. 1119-*quater* di partitario.

*E) Addebiti diversi,* col n. 1119-*quinquies* di partitario.

Pag. 79. Sono soppressi gli attuali conti f. b. 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82 ed 83.

Al posto dei primi due sono istituiti i seguenti:

76. Residui attivi dell'esercizio 1919-20.

77. Residui passivi dell'esercizio 1919-20, rispettivamente coi numeri 1293 e 1294 di partitario.

Pag. 80. Il conto 95 F. E. è sopresso.

*L'Amministratore generale*

R. DE CORNÈ.

## Circolare N. 32.

### Norme per il carico dei carri Pgz.

I carri Pgz 690025 - 099, 690200 - 299 e 690400 - 422 a telaio tubolare, attualmente destinati a trasporto ghiaia per conto del Servizio Lavori, verranno adibiti a trasporti di materiali di lunghezza eccezionale per conto del commercio.

La portata di tali carri, quando non siano usati pel trasporto di ghiaia per conto del Servizio Lavori, dovrà essere considerata di tonn. 20, qualunque sia la portata che è indicata sui carri stessi. Rispetto a tale portata è ammessa la tolleranza del 10 %, come da O. S. n. 81-1917, e quindi il carico massimo non dovrà superare tonn. 22.

La categoria di velocità rimane la (✱)

Date le condizioni costruttive di tali carri, la disposizione del carico sui medesimi dovrà soddisfare alle seguenti condizioni:

Quando il carico raggiunga o superi tonn. 20 questo dovrà essere:

*a*) uniformemente distribuito su tutto il piano del carro, oppure sopra la parte del piano compresa fra i perni dei carrelli, ma per tutta la larghezza del piano stesso; e simmetricamente rispetto ai perni dei carrelli stessi;

*b*) oppure suddiviso in due parti uguali, ciascuna uniformemente ripartita su una lunghezza di m. 3, simmetricamente ai perni dei carrelli e per tutta la larghezza del piano del carro.

Quando il carico sia inferiore a 20 tonn. potrà essere distribuito sopra una superficie minore di quella sopraindicata purchè:

*a*) sia utilizzata l'intera larghezza del carro;

*b*) non gravi per un peso maggiore di kg. 2000 per metro quadrato di pavimento;

*c*) sia distribuito egualmente sui due carrelli.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

---

## Circolare N. 33.

### Trasporti ammoniaca in serbatoi privati.

La Società conservazione legno e distilleria catrame di Milano, via Bigli n. 5, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri serbatoio del gruppo 912.000, è stata autorizzata ad utilizzare il proprio serbatoio da catrame liquido e olio di catrame Mb 912-101, che dalla residenza di Borgo S. Donnino passa a quella di Roma Trastevere, anche pel trasporto di ammoniaca in soluzione.

L'autorizzazione stessa è stata concessa alle seguenti condizioni:

1. L'Amministrazione F. S. non assume nessuna responsabilità per gli eventuali danni che potessero derivare da tali trasporti.

2. Effettuato il carico, la chiusura del serbatoio, a perfetta tenuta, dovrà essere compiuta dagli incaricati della Società conservazione legno e distilleria catrame.

3. Nel procedere alla pulizia del serbatoio di cui sopra, prima e specialmente dopo il trasporto di ammoniaca, a cura della prefata Società dovrà essere provveduto a scaricare preventivamente i vapori ammoniacali con convenienti aereazione.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

# SENTENZE

**Spedizione a carro completo - Binario di raccordo - Carico del mittente - Condizioni normali del carro in arrivo - Mancanza di merce - Presunzione di erronea pesatura - Irresponsabilità.**

*La Ferrovia può provare l'errore incorso nella pesatura, ancor quando, avendo verificato a partenza il peso della merce dichiarato dal mittente, siansi riscontrata in arrivo deficienze di peso.*

*Se la Ferrovia riconsegna a destino il carro completo caricato dal mittente nel suo binario di raccordo, in condizoni tali da escludere la manomissione, la differenza di peso riscontrata in arrivo deve ascriversi ad errore nella pesatura.*

CASSAZIONE DI FIRENZE.— Sentenza 9 febbraio; 8 marzo 1920 (*Pres.* Germano; *Est.* Giannattasio; *P. M.* Fernando - *concl. conf.*). — Beltrame Antonio *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato.

## FATTO.

Nell'ottobre del 1917 la Società Laminatoio Nazionale spedì per mezzo delle Ferrovie dello Stato, a porto assegnato, e con richiesta di pesatura in partenza, dalla stazione di Sesto S. Giovanni, con destinazione a quella di Vicenza, ad Antonio Beltrame, un carro scoperto a carico completo di 497 rotoli di ferro del peso di quintali 200.40. All'arrivo in Vicenza però in contraddittorio delle medesime ferrovie si constatò la mancanza di 26 rotoli di merce pel peso di oltre quintali, 7.

Il Beltrame pagò l'assegno pel ferro non ricevuto in L. 1411 e il relativo trasporto in L. 8.26.

Ma di tali somme riuscito vano il reclamo amministrativo,

chiese successivamente il rimborso, citando all'uopo le ferrovie di Stato innanzi al Pretore del 1° mandamento di Vicenza.

Quivi l'Amministrazione convenuta eccepì che la merce asserita mancante non fu mai caricata; e che in ogni modo si reputava esonerata da ogni responsabilità in applicazione del decreto luogotenenziale 15 aprile 1915, n. 672, relativo al servizio ferroviario durante la guerra.

Tali eccezioni furono respinte dal giudice adito il quale invece accolse la dimanda con sentenza del 4-11 ottobre 1918.

Appellarono le ferrovie di Stato, ma il Tribunale di Vicenza con sentenza del 19-21 giugno 1919 confermò quella del Pretore.

Dal pronunziato di secondo grado ricorre per cassazione l'Amministrazione soccombente pei seguenti motivi:

1° Violazione degli art. 517, n. 3 cod. proc. civ., 53 cod. di commercio, 3, 129 e 136 delle tariffe (allegato D, legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª).

2° Difetto per inconciliabilità logica dei motivi della sentenza e perciò violazione degli art. 517 cod. proc. civ. e 360 e 361, n. 2 stesso codice.

3° Violazione dell'art. 517, n. 3 cod. proc. civ. e 1 lett. *g* R. D. 672, del 13 aprile 1915.

## LA CORTE OSSERVA.

che la censura che si palesa evidentemente fondata è quella racchiusa nel 2° mezzo, poichè il Tribunale di Vicenza non ha creduto di accertare come avrebbe dovuto in qual modo seguire il trasporto ed invece vagando tra le diverse ipotesi formulate, ha stimato di pervenire per tutte alla medesima responsabilità senza accorgersi dell'assurdo in cui cadeva, e senza tener conto o motivare intorno ad argomenti fondamentali allegati dalla amministrazione ferroviaria.

Vi era infatti una tesi sostenuta dall'attore ed accolta con le logiche sue conseguenze dal pretore secondo la quale il carico dei rotoli di ferro sarebbe stato eseguito dalle ferrovie. Evidentemente in tal caso se secondo la fattura la merce era del peso di 200 quintali e se per tal peso fu riconosciuta alla stazione di partenza, pervenuta in quantità minore a quella di arrivo della dif-

ferenza dovea rispondere il vettore ferroviario nei limiti tracciati dall'art. 400 del cod. di comm.

Ma l'Amministrazione ferroviaria opponeva una differente narrazione.

Il carico fu effettuato a cura e spese del mittente ed eseguito nel suo privato binario di raccordo. E per di più la merce occupava l'intero vagone, come fu riconosciuto nel verbale redatto, in contraddittorio del Beltrame da costui accettato, e non rimaneva spazio disponibile del carro per riceverne altro.

Ammessa la verità di questa seconda versione della quale si offriva anche una prova per testimoni, ed ammesso che alle ferrovie fu consegnato un vagone colmo in guisa da non capire altro. se un vagone così ricolmo si restituì non potè verificarsi sottrazione per negligenza delle ferrovie, poichè queste riconsegnarono quel che ebbero e la differenza dovè restare nei locali del Laminatoio ove seguì il carico e quindi in potere del mittente. Si oppone che le Ferrovie alla stazione di partenza riconobbero il peso di quintali duecento ma se un carro colmo ed incapace di maggior carico si ebbero e pesava quintali 193; se il medesimo, fu restituito e nulla vi potè esser sottratto perchè pienissimo, significa, salvo prova contraria sempre, che la dichiarazione circa la quantità maggiore era infetta da errore o perchè senza controllo la stazione di partenza abbia accettato il peso dichiaratogli dal mittente, ó perchè la pesatura abbia proceduto il caricamento nei locali del laminatoio e questo poi abbia trattenuto una parte del carico per l'incapienza del carro o per altro.

L'errore della dichiarazione in tale ipotesi non avrebbe potuto renedere responsabile il vettore di merce non ricevuta; ed in ogni modo infatti avrebbe dovuto eliminarsi la contraddizione tra il peso effettivo del carro e quello dichiarato; ed accertare la parte mancante a chi fosse rimasta.

Delle due versioni, nota il controricorso, il Tribunale accetta ia prima che il carico sia stato eseguito dalle ferrovie o meglio nei suoi locali; e si riporta plaudendola all'opinione del primo giudice.

Ma veramente non adduce ragione alcuna a giustificazione della propria opinione e per di più non dice ragioni logiche del

perchè escluda l'altra e non ammette la prova testimoniale invocata a sostegno.

Fa l'ipotesi che possa esservi stato errore circa il peso nella stazione di partenza, e perviene a questa peregrina osservazione: che la poca cura o diligenza nello aver pesato non esime da responsabilità, essendo ciascuno obbligato a risarcire i danni prodotti dai propri dipendenti.

Eppure dimostrato l'errore, la colpa diretta od indiretta della perdita nella ferrovia sarebbe esulata; poichè sostituita la verità alla sua parvenza il vettore avrebbe ricevuto un peso minore e per l'art. 400 del cod. di comm. si risponde nelle cose ricevute non delle altre che ricevute non si siano e per isbaglio si dichiarino trasmesse. Così ragionando il tribunale non si è dato carico di quelle che ormai è un *jus receptum*, cioè che quantunque l'Amministrazione ferroviaria abbia verificato il peso della merce, nel caso di deficienza all'arrivo può essere ammessa a provare financo per testimoni l'errore incorso nella pesatura; e che raggiunta tal prova di responsabilità non è più da dire.

Non basta: La sentenza prosegue:

Nè vale a dimostrare che il ferro fu caricato a cura e spese della ditta mittente nel suo binario di raccordo e che esso ricevette il carro completo pel suo inoltro a Vicenza. Anche ciò dimostrato non potrà ritenenrsi che abbia ricevuto un peso minore di quello che risulta dai suoi documenti. Ma come? Se si è ricevuto solo un carro completo e questo era di 193 quintali e non poteva essere di più perchè, colmissimo, si deve rispondere di altri quintali non ricevuti perchè si è sbagliato facendo una dichiarazione di peso maggiore? E perchè la prova dell'errore non potrebbe essere ammessa? E perchè il giudice crede che la parte mancante debba essere rimasta in potestà delle ferrovie anzichè nel laminatoio ove si confezionò il carico? La merce si dice era tutta in potere delle ferrovie, ma appunto il contrario voleva provarsi col fatto che il carico avvenne nel binario di raccordo e quindi nei locali del mittente. Nè una parola v'è perchè una prova apparentemente così rilevante si escluda. Si osserva che una lettera dell'Amministrazione escludeva la responsabilità perchè era risultato che non vi era spazio sufficiente nel carro per contenere il ferro mancante.

Questa lettera era coerente al sistema di difesa; che la differenza in più non fu consegnata col carro, e quindi rimase presso il mittente.

La Corte, invece dice: ciò è evidentemente una prova di più della colpa. Ma così dà per dimostrato ciò che era da dimostrare che l'intero carico di 200 quintali e non di soli 193 si fossero affidati alle ferrovie.

E si dimentica l'influenza del caricamento sui binari di raccordo e la prova all'uopo offerta. La sentenza incede in tal guisa tra continue inconseguenze e lacune.

In complesso essa non ha tenuto conto delle tesi fondamentali della difesa delle Ferrovie, delle medesime non ha capito la portata, e si è avvolta in contraddizioni ed in vizi di logica che minano nella sua essenza il ragionamento e lo rendono sostanzialmente nullo. La qual nullità importa quella della intera sentenza ed esime questa Corte Suprema di tener conto degli altri mezzi del ricorso.

Il giudice di rinvio accertate le modalità di fatto in modo sicuro, tenendo mente alle conseguenze diverse cui mena l'una o l'altra ipotesi, a cui possa menare la prova di altre modalità, meglio potrà definire la lite; ed è bene che tenendosi conto del giudizio finale, si giudichi allora anche della opportunità o meno di essersi ricorso a questa Suprema Corte e quindi delle spese del presente giudizio.

PER QUESTI MOTIVI

cassa la sentenza e rinvia la causa per nuovo esame al Tribunale di Verona il quale provvederà anche sulle spese del presente giudizio.

**Trasporto di cose - Differenza di peso - Verbale di accertamento - Presunzione di responsabilità - Prova contraria.**

*Le ferrovie assolvono all'onere contrattuale di vettore quando risulti che abbiano riconsegnato l'identico quantitativo di merce ricevuto in consegna pel trasporto.*

*Il proceso verbale di accertamento delle perdite o delle avarie è vincolato per le parti se da loro accettato.*

*Il ricevimento della merce in partenza senza verifica del peso dichiarato dallo speditore, importa una presunzione semplice a carico del vettore circa il quantitativo dichiarato.*

CASSAZIONE TORINO. — Sentenza 2 marzo; 6 aprile 1920 — (*Pres.* Desenzani; *Est.* Balbis; *P. M.* Ragazzoni — *concl. conf.*) — Ferrovie dello Stato *ricorrenti* contro Città di Fossano.

In diritto:

Col primo mezzo di denuncia la violazione dell'articolo 133 delle Tariffe (Alleg. D) della legge ventisette aprile 1885 numero 3048, e dell'articolo 517, n. 6 e 7 C. P. C. adducendosi che non siano state convenientemente esaminate tutte le risultanze del verbale di accertamento compilatosi alla stazione di arrivo, e siano state disconosciute le giuridiche conseguenze che ne dovevano derivare a favore delle ferrovie. Osservasi che dinanzi ai giudici del merito l'Amministrazione ricorrente svolgeva la sua difesa con prospettare il disposto dell'articolo 38 della convenzione stipulata colla mittente società Oleol per l'impianto ed esercizio del binario di raccordo fra il costei stabilimento (zuccherificio) e la stazione ferroviaria di Mezzano. Le operazioni di carico delle merci in provenienza o destinazione dello stabilimento raccordato verranno fatte a cura, rischio e spese della Ditta, e con sostenere che posto tal patto in relazione coi dati di fatto specifici in causa ed emergenti dal cennato verbale opponibile al destinatario svincolante Municipio di Fossano ne risultasse matematicamente escluso che vi fosse stato dispersione o sottrazione dei due sacchi durante il tempo in cui la merce rimane in consegna alla ferrovia per il trasporto, e se ne dovesse dedurre trattarsi di errore commesso dal personale del zuccherificio o caricando quarantotto sacchi invece di cinquanta, o scrivendo sulla lettera di porto cinquanta invece di quarantotto. I dati di fatto cui l'Amministrazione si riferiva erano i seguenti: Che il carico a vagone completo era stato effettuato nello stabilimento dalla mittente e il vagone consegnato chiuso e munito esclusivamente di quattro piombi della mittente stessa e di altri quattro della dogana. Che perciò non risultava che

la Ferrovia avesse partecipato a detta operazione di carico, ed infatti dalla lettera di porto del pari che dal bollettino di consegna e dalla ricevuta di spedizione non constava che la ferrovia avesse controllato e riconosciuto il peso della merce stato dalla mittente dichiarato di chilogramma 5000, essendo ivi in bianco le relative firme. Che il carro era arrivato alla stazione destinataria in buone condizioni generali coi piombi e ordigni di sicurezza regolare, colle ribalte internamente chiuse e giusta il non oppugnato referto dei due assunti periti, in condizione da non permettere manomissioni delle ribalte senza la rimozione dei piombi delle porte.

La rilevanza per non dire la imponenza del complesso di questi dati esigeva la più attenta disamina e valutazione al fine di vedere se le ferrovie avessero riconsegnato l'identico quantitativo di mercè ricevuta in consegna pel trasporto, e avessero così assolto all'onere contrattuale di vettore se nella ipotesi di un effetitvo ammanco dei due sacchi sui cinquanta della spedizione, di tale ammanco avesse a rispondere la Ditta mittente per trattarsi di operazione di carico di merce in provenienza dal suo stabilimento da effettuarsi a di lei esclusivo rischio a norma dell'articolo 38 della suindicata convenzione, se ad ogni modo allo stato delle cose incombesse alla parte attrice il provare anzitutto che cinquanta sacchi effettivamente si contenessero nel vagone allorchè questo fu consegnato pel trasporto. La denunziata sentenza per contro si limitò a osservare in via di fuggevole premessa che dalla constatazione della regolarità dei piombi e chiusura interna delle ribalte deriva a favore delle ferrovie soltanto una presunzione molto semplice la quale non libera l'Amministrazione perchè il non essersi altrimenti spiegato l'ammanco non significa che non sia realmente avvenuto, e se si volesse spaziare nel campo delle ipotesi molte altre se ne potrebbero controporre atte a distruggere l'affermazione dell'appellante. Così semplicemente ragionando la sentenza ha anzitutto insinuato in via di petizione di principio che l'ammanco siasi verificato durante il trasporto ferroviario ciò che appunto formava l'oggetto della contestazione, escludendo inesplicabilmente a priori le due ipotesi dalla Amministrazione sostenute che cioè fossero stati erroneamente caricati soli quarantotto sacchi, o che l'ammanco fosse avvenuto anteriormente alla consegna, si è per tal modo sottratta alla giusta esauriente considerazione di tutti i

varii elementi legalmente acquisiti che confluivano al sistema defensionale delle ferrovie, e non si è resa conto della giuridica portata di quel verbale di accertamento che è il mezzo disposto dalla legge (art. 135 Tariffe) per la risoluzione delle questioni di avarie e perdite in tema di trasporto ferroviario, ed il quale, se accettato, è vincolativo si per le ferrovie che per ogni interessato alla spedizione.

La sentenza prescindendo dal detto esame che le era imposto ai fini della situazione di cui all'articolo 400 cod. di comm. ha contenuto la ragione del decidere nelle considerazioni che sono investite dal secondo mezzo del ricorso essenzialmente per violazione dell'articolo 105 delle ripetute condizioni e Tariffe, e che si riassumono nei seguenti periodi. « Concluso il contratto di trasporto col rilascio della ricevuta da questo momento l'Amministrazione è responsabile delle merci che dichiara aver ricevuto e così nella specie avendo dichiarato di aver ricevuto cinquanta sacchi di zucchero del peso di chilogrammi 5000, altrettanti e di egual peso deve consegnarne. Non vale il dire che non avendo assistito al carico perchè fatto dal mittente, essa non è in grado di sapere se le dichiarazioni contenute nella lettera di vettura siano o meno conformi alla verità; la legge presume che il vettore non rilasci ricevuta se non si accerti che quando gli si afferma è la verità, ma se invece di accertarsene egli si rimette alle dichiarazioni dello speditore, *lo fa a suo rischio e pericolo in quanto rinuncia al diritto derivatogli dall'articolo* 105 *delle citate condizioni* ». Qui si annida l'errore di diritto.

Ed invero non sta che le ferrovie accettata la merce non possono più nulla opporre al mittente e per esso al destinatario svincolante. Come dottrina e giurisprudenza insegnano detto art. 105, analogamente a quanto dispone il precedente art. 95 per il rifiuto di merci non convenientemente imballate o senza imballaggio, dà alla ferrovia una facoltà, le riconosce un diritto, non le impone un obbligo di verificare le merci e controllarne il dichiarato peso e qualità. E bene si comprende che ciò sia. Se ad escludere la presunzione di sua responsabilità la Ferrovia dovesse in ogni spedizione provvedere a quel controllo il servizio dei trasporti verrebbe a trovarsi enormemente inceppato, tanto più ove si tengano presente le formalità e garenzie che al riguardo il pre-

citato articolo prescrive. In sostanza detto controllo attiene ad una operazione avente scopo prevalentemente se non esclusivamente finanziario, alla quale l'Amministrazione addiviene quando abbia ragione di dubitare della verità delle fattele dichiarazioni, percependo in caso di rilevate differenze il complemento del prezzo secondo la tariffa dovuta e determinate sopratasse. Ed appena è il caso di rilevare che nel concreto caso l'amministrazione potè ritenersene dispensata da quello affidamento che la richiesta di spedizione presentava pel visto e pei piombi della dogana. Adunque dal non esercizio della facoltà di verifica e controllo derivava contro le ferrovie soltanto una presunzione juris per la quale ad essa veniva ad incombere la prova che lo ammanco dei due sacchi fosse precedente al ricevimento in consegna pel trasporto.

A tal concetto venne bensì ad accostarsi la denunziata sentenza verso il termine del suo ragionamento con osservare che volendosi sostenere la falsità o l'errore della lettera di vettura, se ne doveva dar le prove. Ma qui vien fatto di richiamare ciò che si è detto più sopra in ordine al mancato esame completo ed esauriente di quelle prove che sulla scorta del verbale di accertamento le Ferrovie avevano prospettate ed invocate. E non era consentito licenziare senz'altro la difesa sulle sole basi dell'intervento della dogana coll'apposizione dei suoi piombi, e della riscontratasi corrispondenza del peso del vagone vuoto in partenza e all'arrivo. di fronte alla materialità del fatto che il carro arrivò con tutti quei piombi intatti, e dal momento che qui si controverte sulla deficienza del peso netto della merce in corrispondenza dei due sacchi mancanti, e questo peso netto non avrebbe la ferrovia potuto verificare essendo il carro a lei stato consegnato già carico e piombato.

Per il che, e considerato d'altronde, che in nessuno dei tre documenti della spedizione vi è traccia del riconoscimento del peso stato dichiarato di cinquemila chilogrammi, attendibilmente la ricorrente Amministrazione osserva pure che la sentenza sarebbe stata meno esatta in fatto nel soggiungere che a quanto risulta essa Amministrazione controllò il peso in partenza.

Riconosciuto così fondato l'uno e l'altro mezzo la denunziata sentenza va soggetta all'annullamento.

---

ANNO XIII - N. 26

24 GIUGNO 1920

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima — Leggi e decreti:**



**Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:**



(2503) 1920 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

**Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

---

REGIO DECRETO-LEGGE 11 *marzo* 1920, *n.* 748, *che concede alla Società porto industriale di Venezia l'esecuzione dei lavori di allargamento del canale di grande navigazione tra la stazione marittima ed il nuovo porto di Venezia per l'accesso alle nuove aree destinate a deposito di materie infiammabili* (1).

## VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 20 luglio 1917, numero 1191, col quale fu approvata la convenzione 23 luglio 1917 relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera ed ai provvedimenti per la zona industriale ed il quartiere urbano;

Considerato che il deposito dei petroli sul molo di ponente del porto di Venezia è oggi ancora situato nell'immediata adiacenza della città e quindi in località che non presenta le volute garanzie di sicurezza a salvaguardare tanto i centri abitati quando le istallazioni portuali;

Che in vista di tale circostanza oltre che per lasciare il detto molo di ponente a intera disposizione dei traffici del porto e in seguito a parere della Commissione consultiva per l'esame delle domande relative al deposito di infiammabili, fu ravvisato opportuno d'accordo con gli Enti interessati di prescegliere, rispetto ad altre soluzioni prospettate, quella intesa a creare una nuova area sulle barene a nord del canale d'accesso al nuovo porto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, del tesoro, delle finanze e del commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 giugno 1920, n. 143.

---

Art. 1.

In aggiunta alle opere indicate all'art. 1 della convenzione 23 luglio 1917, approvata con decreto Luogotenenziale del 26 luglio 1917, n. 1191, ed all'art. 1 della convenzione addizionale 23 aprile 1919, approvata con decreto Luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 1092, è concessa alla Società porto industriale di Venezia l'esecuzione dei lavori di allargamento del canale di grande navigazione tra la stazione marittima ed il nuovo porto di Venezia, necessaria per dare accesso alle nuove aree da creare per il deposito e la lavorazione di materie infiammabili nelle barene a nord di detto canale, secondo è previsto nel progetto di massima 1° novembre 1919 a firma dell'ing. Enrico Coen Cagli, riconosciuto meritevole di approvazione dal Comitato tecnico di magistratura con voto n. 274 del 10 novembre 1919.

Art. 2.

Sono approvate e rese esecutorie la dichiarazione in data 5 dicembre 1919 del sindaco del comune di Venezia resa in esecuzione della deliberazione in data 2 stesso mese della Giunta comunale in sede d'urgenza approvata dalla Giunta provinciale amministrativa e la sottomissione in data 29 novembre 1919 della Società porto industriale con le quali tali Enti dichiarano di consentire che tutte le pattuizioni contenute nella convenzione 23 luglio 1917 approvate con decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191 e concessione addizionale 23 aprile 1919 approvata con decreto Luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 1092, siano estese alla nuova zona da ricavarsi assoggettandosi agli oneri che ne derivano.

Art. 3.

Le nuove aree da creare, pel deposito e la lavorazione di materie infiammabili e per il relativo accesso dalla terraferma, quale una estensione della zona industriale annessa al nuovo porto nei limiti e secondo le disposizioni del progetto di mas-

massima 1° novembre 1919 sopra citato, sono in tutto parificate a quelle di detta zona industriale ed alle medesime estensioni pertanto in quanto applicabili le disposizioni di cui agli articoli 21 e 22 della convenzione 23 luglio 1917 e del decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191, nonchè quelle fissate all'articolo 9 della convenzione 23 aprile 1919.

Art. 4.

L'esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo del presunto importo di lire 2,500,000 (lire duemilioni e cinquecentomila), è regolata da tutte le norme e condizioni contenute nelle convenzioni 23 luglio 1917 e 23 aprile 1919 suddette ed è del detto importo aumentata la complessiva somma di lire 20,400,000, fissata all'art. 5 della convenzione 23 aprile 1919.

Art. 5.

Il limite massimo di lire 2,128,033.48 stabilito dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 1092, è elevato a lire 2,388,821.90.

Art. 6.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — TEDESCO — DE VITO — SCHANZER — FERRARIS.

Visto, *Il guardasigilli*: MORTARA.

REGIO DECRETO 11 *marzo* 1920, *n.* 766, *che approva il regolamento per l'Ente autonomo del porto canale Corsini.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, numero 572, che istituì, con sede in Ravenna, un Ente autonomo per la costruzione delle opere di sistemazione del porto canale Corsini e per l'esercizio di esse e delle altre già esistenti nel porto stesso, approvandone la convenzione relativa;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'unito regolamento, vistato d'ordine Nostro dai ministri segretari di Stato proponenti, per l'esecuzione del decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto canale Corsini.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo o di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — PANTANO — SCHANZER — DE VITO.

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 giugno 1920, n. 143.

CAPO I.

## Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente autonomo del Porto canale Corsini istituito per decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, con sede a Ravenna, ha la durata di anni sessanta a decorrere dal 2 maggio 1919.

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 1 del citato decreto Luogotenenziale.

Il mandato dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio dalla data della prima adunanza del Consiglio.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio il Consiglio promuove la riconferma o la nomina del presidente e questi richiede dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti.

Le dette Amministrazioni notificheranno i rappresentanti al presidente dell'Ente, inviandogli copie dei relativi provvedimenti.

Art. 3.

La Camera di commercio di Ravenna procede alla nomina del proprio rappresentante con deliberazione presa ai termini del capo IV della legge 20 marzo 1910, n. 121.

Art. 4.

La carica di membro del Consiglio di Amministrazione è incompatibile con la condizione di:

*a*) attore o convenuto o patrocinatore dell'uno o dell'altro in un giudizio contro l'Ente;

*b*) arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

*c*) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese e servizi d'interesse dell'Ente;

*d*) stipendiato o salariato dall'Ente.

E' incapace di coprire la carica stessa chi si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148 della legge comunale e provinciale.

Art. 5.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se manchino a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da frustare lo scopo della rappresentanza.

Nel caso di decadenza, come anche nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinuncia, per sopravvenuta incompatibilità o incapacità giuridica o per qualsiasi altra causa, l'Amministrazione interessata provvederà alla sostituzione del suo rappresentante nei modi prescritti, entro un mese dalla dichiarazione di decadenza. In tali casi il nuovo nominato rimane in carica fino al momento in cui sarebbe scaduto il mandato del suo predecessore.

Art. 6.

La decadenza e la cessazione straordinaria del mandato di cui all'articolo precedente sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione, previa. peraltro, contestazione all'interessato nei casi di assenza o di incompatibilità. La decisione del Consiglio ha carattere definitivo.

Art. 7.

Il Consiglio è convocato dal presidente di sua iniziativa almeno ogni due mesi o quando quattro almeno dei suoi componenti gliene facciano richiesta scritta.

Gli avvisi di convocazione e l'ordine del giorno da discutere sono diramati almeno otto giorni prima della relativa adunanza.

In caso di urgenza l'avviso potrà essere spedito telegraficamente almeno quarant'otto ore prima con la comunicazione dell'oggetto dell'adunanza.

In nessun caso può essere trattata materia non contemplata dall'ordine del giorno, a meno che il Consiglio al completo e con voto unanime deliberi diversamente.

Art. 8.

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio occorre che vi partecipino almeno sei dei suoi membri e che siano prese a maggioranza assoluta di voti.

Nel caso di parità di voti è decisivo quello del presidente o, in assenza di lui, quello del vice presidente.

Alle adunanze partecipa il segretario generale con voto consultivo.

Egli però non può assistere alla discussione quando si tratti di materie che lo interessino personalmente o quando il presidente e il Consiglio lo ritengano opportuno.

Art. 9.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prender parte alle discussioni o deliberazioni su affari in cui sieno interessati personalmente o per relazioni di parentela e di affinità fino al quarto grado civile o per attinenza a loro rapporti personali con altre aziende o ditte.

Art. 10.

I processi verbali di ciascuna adunanza sono redatti dal segretario generale; in caso di assenza o impedimento di lui da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato; e nei casi previsti dall'ultimo comma dell'art. 8 dal consigliere meno anziano.

Essi vengono letti e sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva, oppure approvati seduta stante in caso di urgenza.

Debbono indicare gli argomenti trattati e il numero dei voti riportati da ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere ha diritto di far risultare dal verbale il suo singolo voto e i motivi di questo.

I verbali sono firmati dal presidente o in assenza di lui dal vice presidente, e dal segretario generale o da chi ne fa le veci.

CAPO II.

**Attribuzioni del Consiglio d'amministrazione del presidente e del vice-presidente.**

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente; esso decide su qualsiasi materia di competenza dell'Ente stesso, salve le attribuzioni riservate al presidente.

Art. 12.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente. Egli:

*a*) sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente;

*b*) convoca e presiede le adunanze del Consiglio;

*c*) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

*d*) cura l'osservanza delle norme legislative e regolamentari alle quali l'Ente è soggetto;

*e*) mantiene la disciplina fra gli stipendiati e salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

*f*) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza dell'Ente nella stipulazione dei contratti;

*g*) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli siano delegate dal Consiglio;

*h*) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa; i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi, ed il riparto delle spese per lavori fra gli Enti tenuti a contribuirvi a norma di legge;

*i)* presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di suo impedimento od assenza;

*l)* dispone l'istruttoria degli atti da approvare dal Consiglio;

*m)* può prendere sotto la sua responsabilità, salva sempre, anche nei riguardi di terzi, la ratifica da parte del Consiglio nella prima adunanza successiva, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione;

*n)* propone al Consiglio e, in seguito alla scelta da questo deliberata, nomina il membro del Collegio arbitrale di cui all'art. 21 della convenzione 30 gennaio 1919, approvata dal citato decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572.

Art. 13.

In caso di assenza o di impedimento del presidente il vice presidente lo sostituisce in tutte le attribuzioni. Egli può inoltre esercitare le funzioni che il presidente o il Consiglio abbiano a delegargli nei limiti delle rispettive competenze.

Art. 14.

Al presidente compete un'indennità annua di lire ventimila che sarà corrisposta in dodicesimi posticipati. In detta indennità è compreso lo stipendio, nel caso che il presidente sia un funzionario dello Stato.

Ai membri del Consiglio di amministrazione spetta un emolumento annuo nella misura massima di nette L. 2000 da corrispondersi in parte sotto forma di medaglie di presenza e in parte come indennità fissa, alla fine di ogni semestre, nei modi che saranno fissati dal Consiglio stesso.

Per i membri del Consiglio residenti fuori della sede dell'Ente, ed anche per gli altri nel caso di adunanze tenute fuori della sede stessa, saranno corrisposte a carico delle Amministrazioni dalle quali sono stati delegati, le indennità di missione che loro spettano oltre il rimborso delle spese di viaggio per quelli che le avessero sostenute.

Al presidente spetta anche il rimborso delle spese da esso eventualmente sostenute per gite nell'interesse dell'Ente portuale.

Capo III.

## Uffici ed impiegati.

Art. 15.

L'Ente disimpegna le proprie attribuzioni a mezzo di un Ufficio esecutivo, costituito dal Segretariato, dalla Ragioneria e da un ufficio tecnico pei lavori ed un ufficio per l'esercizio portuale.

La stessa persona potrà essere preposta a più di uno degli uffici predetti.

Art. 16.

Capo dei servizi del Segretariato è il segretario generale e risponde verso il presidente ed il Consiglio dell'andamento di essi.

Spetta, in particolare, al segretario generale:

*a*) di presentare all'approvazione del Consiglio entro il mese di febbraio di ciascun anno la relazione generale annuale sulla gestione dell'Ente, da comunicare ai Ministeri interessati unitamente al conto consuntivo dell'esercizio precedente;

*b*) di curare la spedizione dei provvedimenti deliberati;

*c*) di diramare gli inviti per le adunanze del Consiglio e sottoporre alla preventiva approvazione del presidente l'ordine del giorno da discutere;

*d*) di attestare, sotto la propria responsabilità, la conformità delle copie degli atti dell'Ente;

*e*) di promuovere dal presidente del Consiglio quei provvedimenti utili al miglioramento dei servizi da lui dipendenti;

*f*) di stipulare e ricevere gli atti pubblici amministrativi che interessino l'Ente;

*g*) di provvedere inoltre, di accordo con la presidenza, a tutto quanto interessi la gestione dell'Ente, e non sia di speciale competenza degli altri uffici dell'Ente.

Art. 17.

Al servizio contabile è proposto un ragioniere il quale risponde personalmente della tenuta dei libri contabili ed in particolare del conto degli impegni, del copia mandati, dello scadenziario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro degli atti impeditivi di pagamento, del registro delle entrate e degli invetari dei beni mobili ed immobili.

Spetta inoltre al ragioniere di preparare ogni anno, nei prescritti termini di tempo, il progetto di bilancio preventivo ed il conto consuntivo dell'anzienda, ed in genere di curare quei provvedimenti od atti necessari al regolare andamento ed al perfetto controllo della gestione contabile dell'Ente.

Art. 18.

La direzione dell'ufficio tecnico dell'Ente sarà affidata ad un ingegnere di speciale competenza.

Art. 19.

La nomina o la revoca del personale di concetto e di ragioneria sono fatte dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione, al quale pure spetta di fissare caso per caso gli emolumenti da corrispondere

e le altre condizioni di assunzione del personale stesso, salvo poi a provvedere con speciale regolamento approvato dal Consiglio a fissare gli emolumenti e le condizioni suddetti.

Il personale d'ordine e di assistenza ai lavori ed il basso personale vengono assunti e licenziati dalla Presidenza.

Art. 20.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Quando si tratti d'infliggere una punizione superiore alla censura il presidente deve riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693, sulo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente può peraltro esonerare il detto personale dal servizio, in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte dai rispettivi capi di ufficio e per questi dal presidente.

Art. 21.

Al personale direttamente assunto dall'Ente il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a cinque giorni, udite le discolpe dell'interessato.

Sulle maggiori pene disciplinari decide il Consiglio di amministrazione, salva la disposizione di cui al 2° comma dell'art. 20 per il personale d'ordine e d'assistenza ai lavori e per il basso personale.

Nei limiti delle rispettive competenze, i provvedimenti disciplinari hanno carattere definitivo.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può altresì ordinare la sospensione dalle funzioni e dallo stipendio a tempo indeterminato anche prima di udire la discolpe dell'interessato, salve le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella prima adunanza successiva.

Art. 22.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente sono liquidate nella misura dello Stato per i propri impiegati.

Art. 23.

L'Ente può richiedere la Regia avvocatura erariale di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi dinanzi alla Autorità giudiziaria, ai Collegi arbitrali e a giurisdizioni speciali, salvo, beninteso, il caso di controversia con lo Stato.

Gli onorari e le competenze dovute dall'Ente all'Avvocatura saranno liquidate a norma di legge.

CAPO IV.

## Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'esercizio finanziario comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre di ogni anno.

Art. 25.

Il bilancio di previsione del nuovo esercizio deve essere sottoposto all'approvazione del Consiglio d'amministrazione non oltre il mese di novembre di ogni anno.

Art. 26.

Il conto consuntivo dell'esercizio scaduto deve essere presentato prima del 31 gennaio di ogni anno al presidente dell'Ente e da lui sottoposto all'approvazione del Consiglio entro il seguente mese di febbraio, unitamente con la relazione generale di cui alla lettera *a*) dell'art. 16.

Copia del conto consuntivo deve essere comunicata ai membri del Consiglio almeno dieci giorni prima della discussione.

Appena approvato il bilancio consuntivo sarà rimesso non oltre il primo trimestre di ciascun anno ai Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e del tesoro.

Art. 27.

Qualora, ai termini degli articoli 4, lettera *f*), e 8 del decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, l'Ente intendesse emettere obbligazioni, il relativo piano finanziario dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione del Ministero del tesoro.

Art. 28.

L'ordinazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione od al presidente nei limiti che verranno dal Consiglio fissati.

I funzionari dell'Ente potranno tuttavia ordinare quelle spese che per capienza e per titolo rimangano nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 29.

I mandati di pagamento sono emessi dalla ragioneria dell'Ente in base a richieste vistate dal segretario generale e debbono recare la firma del ragioniere e del segretario generale e la contro firma del presidente o di chi lo sostituisce.

Gli atti che importino impegno o ordinazione di spesa debbono essere firmati dal presidente o comunicati dal segretario generale al ragioniere prima della loro spedizione, per gli accertamenti e le registrazioni occorrenti.

Tutte le volte che il ragioniere non creda di poter dare corso ad una richiesta di pagamento o ad un atto impegnativo o ordinativo di spesa deve darne avviso motivato al segretario generale, il quale, a sua volta, è tenuto a riferire senza indugio al presidente.

Il presidente potrà, con ordine scritto, disporre l'esecuzione del provvedimento salvo a sottoporre la questione al Consiglio di amministrazione nella prima adunanza.

Art. 30.

Per la quota di contributo a carico dello Stato sulla spesa di esecuzione delle opere di cui all'art. 2 della citata convenzione 30 gennaio 1919 l'Ente alla fine di ciascun anno rimette al Ministero dei lavori pubblici domanda di pagamento corredata di copia dei certificati di pagamento agli imprenditori e degli altri documenti di spesa.

Art. 31.

Per le opere di costruzione e manutenzione del bacino di stazionamento e di escavazione straordinaria della foce del porto, che il Ministero dei lavori pubblici affidi all'Ente a rimborso di spese, avvalendosi della facoltà di cui all'art. 10 del decreto 13 marzo 1919, n. 572, l'Ente rimetterà di mano in mano al Ministero i relativi certificati di pagamento e documenti di spesa a corredo della domanda di rimborso.

La medesima procedura sarà seguita per il rimborso delle spese di costruzione e manutenzione riguardanti quelle, fra le opere già esistenti o previste nel succitato art. 2 della convenzione 30 gennaio 1919, che come interessanti la difesa nazionale e la zona di rifugio sono destinate ad essere dichiarate di prima categoria ed a passare di conseguenza ad esclusivo carico dello Stato.

Art. 32.

Al termine di ciascun esercizio finanziario l'Ente rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo della spesa sostenuta per le opere di cui al citato art. 2 della convenzione 30 gennaio 1919.

L'elenco diviene definitivo a tutti gli effetti delle vigenti disposizioni di legge dopo che sia stato restituito all'Ente col visto del Ministero, e potrà da allora essere comunicato a ciascuno degli Enti interessati, perchè esegua il rimborso della quota di sua spettanza entro novanta giorni dalla comunicazione.

Art. 33.

Alla fine di ogni esercizio finanziario l'Ente comunica ai prefetti delle Provincie interessate perchè ne curino l'iscrizione nei rispettivi bilanci, l'ammontare presuntivo del contributo degli Enti locali alla spesa da sostenere durante il nuovo esercizio.

La comunicazione stessa non pregiudica il diritto dell'Ente al rimborso della maggiore spesa che possa risultare all'atto della liquidazione.

Art. 34.

Le modalità per il controllo contabile e per il versamento nella cassa dell'Ente delle tasse e sovratasse spettanti all'Ente medesimo e riscosse per cura dell'Amministrazione della dogana a norma dell'art. 6 del decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, saranno stabilite d'accordo fra il Ministero delle finanze e l'Ente.

Art. 35.

Il servizio di cassa dell'Ente può essere affidato per deliberazione del Consiglio ad un Istituto bancario locale, con le speciali norme e cautele che saranno fissate nella deliberazione stessa.

Art. 36.

Coloro che hanno maneggio di danaro e la custodia dei valori dell'Ente debbono prestar cauzione il cui ammontare è fissato dal Consiglio di Amministrazione.

Potranno esser dispensati dal prestar cauzione i funzionari dell'Ente relativamente ai fondi da essi avuti in anticipazione per lavori e forniture da eseguire in amministrazione o in economia.

## Capo V.

## Lavori e forniture.

Art. 37.

All'esecuzione dei lavori e delle forniture si può provvedere per trattativa privata o in economia invece che mediante pubblico appalto tutte le volte che ciò sia espressamente deliberato dal Consiglio di amministrazione.

Il Consiglio potrà anche per ragioni di urgenza autorizzare lo inizio di un lavoro o di una fornitura entro il massimo di L. 100.000 di spesa in pendenza della presentazione del relativo progetto.

Art. 38.

Per i lavori e le forniture da eseguire in economia l'Ente può, in favore dei propri funzionari, disporre anticipazioni fino a L. 20.000 e aperture di credito fino a L. 100.000.

Per lo stesso oggetto non potrà essere emesso un nuovo mandato in anticipazione o a disposizione fino a che non sia stato presentato il rendiconto della spesa di almeno 2/3 del mandato precedente.

Art. 39.

I funzionari sono personalmente responsabili delle somme avute in anticipazione o a disposizione fino a che non abbiano ottenuto regolare discarico.

Essi sono inoltre tenuti:

*a*) a rendere conto di ogni anticipazione e apertura di credito loro concessa alla fine di ogni trimestre dell'anno finanziario e a presentare il relativo rendiconto finale dopo la totale erogazione dei fondi o non appena cessi la ragione dell'anticipazione o della apertura di credito;

*b*) a presentare entro il quindici gennaio di ogni anno, oltre al rendiconto periodico dell'ultimo trimestre del decorso esercizio le eventuali richieste di rinnovazione di mandati per il nuovo esercizio finanziario;

*c*) a versare nella cassa dell'Ente, entro lo stesso termine del 1° gennaio di ogni anno, le somme avute in anticipo e non spese.

Art. 40.

I mandati di pagamento diretto per lavori e forniture sono emessi in base ai certificati e stati di avanzamento rilasciati dall'Ufficio tecnico.

Art. 41.

Su richiesta dell'Ente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino servizi ferroviari.

Tra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che contemplano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti debbono essere presentati all'Ente e sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 42.

Per le espropriazioni l'Ente provvede alla pubblicazione del piano parcellare con l'offerta dell'indennità ai proprietari.

Gli stati di consistenza di cui all'art. 7 del decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, sono compilati in contradittorio degli interessati i quali sono invitati a intervenire con avviso da pubblicare almeno dieci giorni prima.

In mancanza di tale intervento gli stati di consistenza sono compilati con l'assistenza di due testimoni.

Appena effettuato il deposito di cui nel penultimo comma del citato art. 7 l'Ente potrà promuovere dal prefetto il decreto di espropriazione e di occupazione degli immobili.

## Capo VI.

## Concessioni e licenze.

### Art. 43.

Le aree, delle quali fu concessa le gestione all'Ente con l'art. 2 della Convenzione 30 gennaio 1919, sono distinte nelle tre categorie seguenti:

1°) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è permessa l'occupazione soltanto per il tempo richiesto dalle operazioni medesime;

2°) aree concesse per maggior tempo o per altri usi, salva restando la revocabilità *ad nutum* della concessione con l'obbligo per il concessionario dello sgombero immediato e della restituzione in pristino;

3°) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distinzione delle aree nelle tre categorie suddette sarà stabilita dall'Ente, sentita la Capitaneria del porto. La Capitaneria medesima procederà d'accordo con l'Ente per la distribuzione degli accosti e per la destinazione commerciale delle banchine.

### Art. 44.

L'occupazione delle aree della prima categoria sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno fissate dall'Ente con speciale regolamnto da approvare dal Ministero dei trasporti a mente dell'articolo 13 della citata convenzione 30 gennaio 1919 anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1890, n. 318.

Fino a che il detto regolamento non sia approvato, sussisterà l'applicazione delle norme e tariffe attualmente vigenti.

Le licenze per il deposito delle merci sono rilasciate su richiesta della Capitaneria del porto.

### Art. 45.

Le concessioni delle aree della seconda categoria sono fatte per licenza di durata non superiore ad un anno. Possono avere più lunga durata sol-

tanto se riguardino i cantieri o le altre industrie navali contemplate dal capo I, titolo 3°, del regolamento 20 novembre 1879 per l'applicazione del codice per la marina mercantile.

Le concessioni stesse si intendono senz'altro decadute al termine della licenza, quando non ne sia stata accordata la rinnovazione almeno un mese prima della loro scadenza.

Art. 46.

Le licenze di durata non superiore a sei mesi sono concesse dal presidente su domanda degli interessati, ma debbono essere ratificate dal Consiglio di amministrazione nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza.

Le licenze di durata superiore a sei mesi debbono ottenere la preventiva autorizzazione del Consiglio di amministrazione. Salva decisione in contrario l'autorizzazione del Consiglio implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 47.

Sono concorrenti le domande di concessione che riflettono l'occupazione della stessa area o che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili.

Nel caso di concorrenza fra le domande di cui ai nn. 1 e 2 dell'art. 43, che si propongono di utilizzare l'area per lo stesso scopo, la preferenza è determinata dalla priorità della effettiva presentazione, quale risulta accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente delegato a riceverle; qualora lo scopo sia diverso potrà essere preferita dal Consiglio di amministrazione su proposta del presidente, quella che risulti rispondente ad un fine di maggiore interesse pubblico dell'Ente, aprendosi anche, ove del caso, una gara per l'aggiudicazione sulla base di miglioramenti di canone.

Nel caso di concorrenza tra domande di cui al n. 3 dell'art. 43, sarà preferita, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, quella che risponda ad una finalità di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, o, a parità di condizioni, offra maggiori accertate garanzie tecnico-finanziarie ed industriali d'immediata esecuzione ed utilizzazione. Anche in questi casi l'Ente potrà sempre, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, aggiudicare la concessione in seguito a pubblicata gara od a licitazione privata, sulla base dell'aumento del canone, od anche in seguito a concorso per miglioramento dei progetti tecnici.

Art. 48.

I canoni per le licenze di durata superiore a sei mesi sono fissati dal Consiglio di amministrazione; gli altri dal presidente.

Quando la concessione implichi l'obbligo di costruire opere destinate a rimanere in proprietà dell'Ente senza compenso agli altri oneri del conces-

sionario deve essere aggiunto quello del pagamento di un canone della misura fissa di una lira a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente.

Art. 49.

Le licenze rilasciate sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà in qualsiasi tempo e per qualsiasi ragione revocarle e fare sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta.

Nel caso di revoca il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno. Avrà solo il diritto alla restituzione della metà del canone pagato quando abbia usufruito della concessione per un tempo inferiore alla metà della durata della licenza.

Art. 50.

Quando per lo scopo della concessione o per le opere di cui occorre autorizzare l'esecuzione sia esclusa la possibilità di esigere in qualsiasi momento lo sgombero e la restituzione in pristino della area, la concessione dovrà farsi in forma di contratto.

Il contratto stesso non avrà effetto esecutivo finchè non sia approvato con decreto Ministeriale o Reale, quando questa approvazione sia prescritta dalle disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto sono subordinate al diritto dell'Ente di revocarle per qualsiasi ragione di pubblico o di proprio interesse, ma l'esercizio del diritto stesso potrà avere come onere corrispettivo il pagamento di un'indennità commisurata al mancato godimento dell'ulteriore durata della concessione.

Nel contratto di concessione sarà anche, in ogni caso, fissato un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato allo scadere della concessione senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 51.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci e l'uso degli scali d'alaggio, dei capannoni di deposito e di ogni altro arredamento portuale gestito dall'Ente possono da questo essere dati in concessione a privati giusta gli articoli 122 e seguenti del regolamento 26 settembre 1904, n. 713, per l'esecuzione della legge sui porti, spiagge e fari.

L'esercizio diretto dei mezzi ed impianti suacennati deve invece essere regolato da speciali norme e tariffe da approvare del Ministero dei tra-

sporti marittimi e ferroviari a norma dell'art. 13 della citata convenzione 30 gennaio 1919.

Art. 52.

Per ogni genere di concessioni deve essere prestata dal concessionario una cauzione sufficiente a garantire il pagamento del canone e l'adempimento di tutti gli obblighi assunti.

Art. 53.

Sulle domande di concessione l'Ente ha l'obbligo di sentire il parere della capitaneria di porto per quanto possa intervenire la polizia portuale e la navigazione.

L'elenco di tutte le concessioni fatte durante ogni anno finanziario deve essere rimesso ai Ministeri interessai a corredo della relazione di cui all'art. 16 del presente regolamento.

CAPO VII.

**Disposizioni diverse.**

Art. 54.

Riguardo ai contratti tuttora vigenti fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e le imprese assuntrici dei servizi di manutenzione, illuminazione, ecc., passati a carico dell'Ente in forma dell'art. 14 della citata convenzione 30 gennaio 1919, l'Ente si sostituisce allo Stato in tutti i diritti e gli obblighi relativi, a datare dal giorno in cui riceverà regolare consegna del porto-canale e sue dipendenze.

Art. 55.

Per tutto ciò che in riguardo alle attribuzioni ed al funzionamento dell'Ente non abbia speciale disciplina dal decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, dalla convenzione 30 gennaio 1919 con esso approvata e dal presente regolamento, saranno osservate le disposizioni delle leggi e dei regolamenti in vigore.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto in data 11 marzo 1920:

*Il ministro del tesoro*: SCHANZER.
*Il ministro dei lavori pubblici*: PANTANO.
*Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*: DE VITO.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *giugno* 1920, *n.* 739, *che apporta modificazioni ed aggiunte ai Regi decreti-legge* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1971 *e* 27 *novembre stesso anno n.* 2231, *sullo stato giuridico ed economico del personale delle varie amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Regi decreti 23 ottobre 1919, n. 1971 e 27 novembre 1919, n. 2231;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro Segretario di Stato per l'interno e del ministro Segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 44 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, è aggiunto il seguente comma: « L'abbreviazione di cui sopra è concessa anche a quelli degli attuali impiegati d'ordine ed agenti subalterni, i quali, pure non avendo conseguito la nomina all'impiego civile in base alle leggi predette, abbiano tuttavia compiuti negli anzidetti corpi, gli anni di servizio richiesti per tale nomina ».

Art. 2.

I comma 2°, 3° e 4° dell'art. 48 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, sono modificati come appresso:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 giugno 1920, n. 140.

2° Comma. — Agli impiegati, invece, ai quali spetta un'aumento di stipendio maggiore di L. 2000 è corrisposto l'aumento stesso, fino a concorrenza di tale somma. La differenza sarà concessa nei tre anni successivi alla data di applicazione del presente decreto, in ragione di un terzo, per ogni anno, indipendentemente dagli aumenti periodici di stipendio, fino al raggiungimento del massimo.

3° Comma. — Per il personale subalterno si applica il comma precedente, riducendo la cifra del massimo a L. 1500.

4° Comma. — Per gli impiegati di cui al 1° e al 2° comma dell'art. 41, nonchè per i pretermessi nelle promozioni di grado, quando si tratti di gradi che, in virtù del presente decreto, sono riuniti in un solo, la differenza di cui al 2° comma sarà corrisposta in ragione di un terzo per ogni biennio.

### Art. 3.

Al citato art. 48 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, è aggiunto il seguente comma:

« Comunque a tutti gli impiegati ed al personale subalterno non potrà essere corrisposto, alla data di applicazione del presente decreto, uno stipendio inferiore a quello iniziale od unico del proprio grado ».

### Art. 4.

L'art. 2 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2231, è modificato come appresso :

Gli attuali capi sezione amministrativi e di ragioneria e primi segretari e primi ragionieri, saranno collocati nei quadri di classificazione degli stipendi di cui al decreto Reale 23 ottobre 1919, n. 1971, nel periodo corrispondente rispettivamente allo stipendio di L. 8900 e L. 6400, o a quello maggiore che possono conseguire calcolando come trascorsi, a partire, dal periodo stesso, gli anni di servizio prestati nel grado che ricoprivano al 30 novembre 1919.

Se però per effetto della loro anzianità complessiva nel nuovo grado di segretario e di ragioniere, essi abbiano diritto ad un trattamento superiore, saranno collocati nei quadri di classificazione a termini degli articoli 39 e seguenti del decreto Reale suaccennato.

Art. 5.

All'art. 14 del citato R. decreto 27 novembre 1919, n. 2231, è aggiunto il seguente comma:

Per gli attuali applicati e gli attuali uscieri, i primi cinque e primi tre periodi rispettivamente delle tabelle nn. 3 e 4 allegate al presente decreto, sono ridotte di un anno ciascuno.

Art. 6.

All'art. 23 del decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2231, è sostituito il seguente:

Per gli impiegati della carriera d'ordine e per gli agenti subalterni, di cui agli articoli 20 e 44 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, il servizio militare prestato è comutato come utile nel determinare l'anzianità complessiva di servizio indicata nell'art. 40 di detto decreto.

Art. 7.

Gli attuali archivisti ed equiparati che al 30 novembre 1919 contavano dodici anni almeno di servizio complessivo nei due gradi della carriera, saranno collocati nei quadri di classificazione con anzianità decorrente dalla data in cui compirono dodici anni di servizio civile.

Art. 8.

Gli attuali applicati ed equiparati appartenenti ai ruoli del personale d'ordine delle Amministrazioni centrali e provinciali nei quali esiste il grado superiore di archivista ed equiparato, se, per effetto delle disposizioni del Regio decreto 23 ottobre 1919, numero 1971 e del presente decreto abbiano diritto ad essere collocati nei nuovi quadri di classificazione alla data del 1° dicembre 1919 allo stipendio di L. 4200, almeno, potranno ottenere la promozione al grado superiore, per merito conservando, a titolo di assegno personale, da considerarsi, ad ogni effetto, come stipendio, fino

all'assorbimento nel primo periodo di aumento, l'eventuale maggior stipendio al quale avrebbero diritto se rimanessero nel grado di applicato od equiparato.

Tali promozioni avranno effetto dal 1° dicembre 1919 e saranno concesse in eccedenza ai posti di archivista disponibili dei rispettivi ruoli organici, diminuendo di eguale numero i posti di applicato.

Successivamente, e fintantochè il numero dei funzionari nel secondo grado della carriera d'ordine non sia ridotto a quello stabilito in organico, i posti che saranno lasciati vacanti nel ruolo stesso degli impiegati promossi per effetto delle disposizioni dei due comma precedenti verranno soppressi nel grado di archivista e ripristinati nel grado di applicato.

Art. 9.

Nella tabella n. 4 allegata al R. decreto 27 novembre 1919, numero 2231, alla parola « servizio » apposta alla indicazione del compimento del 4°, 8°, 12°, 16° e 20° anno, tanto per l'usciere tanto pel commesso e l'usciere capo, è sostituita quella di « grado ».

Art. 10.

All'annotazione relativa all'indennità di residenza in Roma apposta in calce alla tabella n. 1, allegata al decreto Reale 27 novembre 1919, n. 2231, è aggiunta la seguente disposizione:

Il personale con stipendio superiore alle L. 6500 annue, che, per effetto della cennata limitazione, risulti provvisto di trattamento economico inferiore a quello di altro personale che, a parità di condizioni di famiglia, fruisca, fra stipendio ed indennità di residenza in Roma, di una maggiore somma, percepirà la differenza a titolo di indennità di residenza.

Art. 11.

Le disposizioni del presente decreto andranno in vigore agli effetti economici dal 1° maggio 1919, nel resto dal 1° dicembre 1919.

ove non sia altrimenti disposto anche in quanto applicabili per il personale di cui al primo comma dell'art. 74 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1971.

Art. 12.

Con decreti del ministro del tesoro saranno introdotte in bilancio le variazioni necessarie per l'attuazione del presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1920.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SCHANZER.

Visto, *Il guardasigilli*: FALCIONI.

# COMUNICATO

Si portano a conoscenza le seguenti norme e programmi di esame di concorso o di idoneità per le promozioni in alcune categorie di personale.

*L'Amministratore Generale*
R. DE CORNÉ.

## Norme per l'esame di concorso a posti di Ispettore nel ruolo del personale di Movimento e Traffico fra Agenti dei gradi 7°, 8° e 9° del ruolo stesso.

(Art. 91 e 246 del Regolamento del personale).

1. Le prove saranno scritte, orali e pratiche.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali, unico per tutti i candidati, da estrarre a sorte su tre, verterà su materiale o questioni di servizio di cui al gruppo *d*) dell'annesso programma; l'altro invece sarà scelto dai candidati sopra una terna di temi riguardanti materie dei gruppi *a*) e *b*).

La prova orale verterà sulle materie ai punti *a*), *b*), *c*) e *d*) del programma e la prova pratica su quelle indicate al punto *e*).

2. A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa su ciascuna delle lingue francese, inglese, tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale e sarà presa in considerazione per la votazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano e senza dizionario un brano comune di prosa e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie. . | scritte | 1° Tema. . . . . . . . | 30 |
| | | 2° Tema. . . . . . . . | 20 |
| | orale . . . . . . . . . . . . . . . | | 30 |
| | prova pratica di telegrafo . . . | | 10 |

Per le prove facoltative a ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti complessivamente per ciascuna lingua.

4. La Commissione farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvverzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Materie giuridiche.

*Diritto Civile.* — Persone fisiche e persone giuridiche: loro capacità. Cittadinanza. Domicilio. Delitti e quasi delitti. Nozioni generali sulle obbligazioni. Contratti; varie specie, requisiti ed effetti. Compra vendita. Locazione. Mandato. Transazione. Deposito e sequestro. Nozioni sui privilegi e sulle ipoteche. Varie specie di prescrizioni.

*Diritto Commerciale.* — Commercio, merce, atti di commercio. Commercianti, azienda, libri di commercio. Persone ausiliarie addette all'esercizio del commercio. Istituti per l'esercizio del commercio: mercati, fiere, borse, magazzini generali, depositi franchi, camere di commercio, consolati. Obbligazioni commerciali in generale. Assegno bancario. Mandato commerciale. Contratto di compra-vendita, di pegno, di deposito e di assicurazione. Contratto di trasporto ferroviario. Contratto di noleggio. Nozioni sulla cambiale. Fallimento; nozioni fondamentali sulla dichiarazione, amministrazione e cessazione. Prescrizioni commerciali.

*Diritto penale.* — Delitti contro la pubblica Amministrazione, contro la fede pubblica e contro la sicurezza delle comunicazioni.

*Diritto amministrativo.* — Organizzazione dell'Amministrazione pubblica. I Ministeri. Consiglio di Stato. Corte dei conti. Divisione amministrativa del territorio. Uffici dell'Amministrazione locale. Responsabilità degli impiegati.

Ingerenza dello Stato nei mezzi di comunicazione e di trasporto.

*Nozioni fondamentali di legislazione doganale.*

## *b*) - Materie economiche.

*Economia politica.* — Organizzazione della produzione e dello scambio. Moneta. Trattati di commercio. Mezzi di trasporto: loro sviluppo, caratteri e conseguenze economiche; principi che presiedono ad essi se esercitati dallo Stato o da privati. Leggi economiche riflettenti i trasporti: basi economiche per la formazione delle tariffe; concorrenza delle ferrovie con altre ferrovie e con altri mezzi di trasporto.

*Statistica.* — Diagrammi e cartogrammi.

*Geografia commerciale ed economica.* — Italia: estensione e popolazione. Emigrazione. Prodotti minerali. Industrie. Distribuzione della vegetazione ed agricoltura. Commerci. Vie di comunicazione e mezzi di trasporto in generale. Movimento ferroviario: sua intensità, distribuzione nelle varie regioni; direzione del movimento ferroviario in relazione ai valichi alpini e ai porti principali. Cenni sulla marina mercantile: tonnellaggio della flotta, movimento dei principali porti, principali compagnie e linee di navigazione. Cenni sulla navigazione interna e sui servizi automobilistici.

Altri stati d'Europa: estensione e popolazione; prodotti minerali; industrie; agricoltura; commerci; vie di comunicazione e di trasporto, con speciale riguardo alle grandi linee ferroviarie per il traffico internazionale.

## *c*) - Matematica, computisteria e ragioneria.

*Matematica.* — Generalità sul calcolo letterale e sulle forme algebriche. Varie operazioni algebriche. Equazioni e sistemi di

equazioni di 1° grado. Equazioni di 2° grado ad una incognita. Progressioni. Logaritmi ed uso delle tavole.

*Computisteria e ragioneria.* — Interesse e sconto semplice. Tavole prontuarie. Nozioni sul cambio terrestre e marittimo. Conti correnti e metodi per l'appuramento del loro saldo. Interesse e sconto composto. Annualità, ammortamenti e piani di ammortamento. Nozioni sulla partita semplice e sulla partita doppia.

## *d*) - Materie di servizio.

*Nozioni generali.* — Leggi costitutive dell'Azienda ferroviaria di Stato e ordinamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Attribuzioni del Consiglio di Amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi (in particolare degli Uffici del Movimento e Traffico), delle Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati d'esercizio, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni degli uffici di controllo prodotti. Organizzazione del servizio nelle stazioni. Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate. Servizi cumulativi; stazioni e tronchi comuni con altre Amministrazioni ferroviarie; criteri e principi generali per le convenzioni relative. Binari di raccordo. Regolamento e disposizioni interessanti il personale. Disposizioni di legge sugli infortuni sul lavoro. Nozioni sulla statistica dell'esercizio.

*Servizio movimento.* — Regolamento, istruzioni, norme e disposizioni riguardanti la circolazione dei treni. Utilizzazione del personale di stazione e dei treni e relativi orari e turni di servizio. Compilazione degli orari numerici e grafici. Ripartizione ed utilizzazione del materiale rotabile. Verifica, pulizia, illuminazione e riscaldamento dei veicoli. Organizzazione del servizio in casi straordinari, quali trasporti militari, grande affluenza di viaggiatori e di merci, interruzioni di linea e simili. Impianti di stazione, apparecchi di segnalamento e di sicurezza, telegrafici e telefonici. Attribuzioni degli Ispettori di movimento addetti alle sovraintendenze ed ai riparti.

*Servizio commerciale e contabile.* — Tariffe per i trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci in servizio interno, cumulativo

italiano, internazionale e di corrispondenza; loro applicazione pratica. Istradamento dei trasporti. Norme e condizioni che regolano i trasporti sulle strade ferrate, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano ed internazionale. Effettuazione dei trasporti in relazione alla specie ed alla composizione dei treni ed alla formazione dei carri misti. Disposizioni e norme relative alla trattazione delle vertenze di indole commerciale. Concessioni speciali, trasporti militari, trasporti postali, trasporti dei generi di privativa, trasporti in servizio. Servizio ferroviario doganale. Agenzie per trasporti a domicilio; imprese per il carico e lo scarico delle merci, facchini esterni per trasporto bagagli. Norme che regolano la scritturazione e la contabilizzazione dei vari trasporti (viaggiatori, bagagli e merci) e dei telegrammi. Verifiche alle gestioni contabili delle stazioni. Controlleria al trasporto dei viaggiatori e delle merci. Contabilizzazione delle spese interessanti il Servizio movimento e traffico. Operazioni degli uffici di controllo prodotti.

### *e*) - **Prova pratica.**

Trasmissione e ricevimento dei telegrammi.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

## Norme per l'esame di idoneità a posti di Segretario principale e Controllore principale nel ruolo del personale Movimento e Traffico fra Segretari di 1ª classe e Controllori del ruolo stesso.

(Art. 92 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema da scegliersi dai candidati fra due riguardanti le materie di cui al punto *b*) del programma d'esame riguardante materie di servizio il quale servirà anche come saggio di composizione italiana.

La prova orale verterà sulle materie di cui al punto *a)* del programma e su uno dei gruppi, a scelta dei candidati, di cui al punto *b)*.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascun dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | |
|---|---|
| Prova scritta . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |
| Prova orale . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

3. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al comma 2° dell'articolo 77 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante la prova scritta la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a)* - Cultura generale.

*Diritto commerciale.* — Nozioni sul contratto di trasporto ferroviario.

*Computisteria.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Conversione dei numeri complessi in numeri decimali e viceversa. Interesse semplice e composto. Annualità. Ammortamenti. Nozioni sul cambio.

*Geografia.* — Rete ferroviaria italiana. Collegamenti colle linee estere. Movimento ferroviario italiano: cenni sulla intensità e sulla sua distribuzione nelle varie regioni. Principali linee ferroviarie europee ed extra-europee. Principali servizi marittimi mediterranei e servizi lacuali italiani.

## *b*) - Materie di servizio.

*Primo gruppo.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei servizi ed unità speciali, dei Capi compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni degli uffici del Servizio del movimento.

Regolamento del personale. Disposizioni disciplinari ed amministrative relative al servizio di dirigenza in una stazione. Regolamento di polizia ferroviaria e relativa istruzione. Disposizioni in materia di infortuni sul lavoro.

Disposizioni legislative, regolamenti, istruzioni, norme, ordini di servizio, circolari e disposizioni in genere riguardanti il Servizio movimento. Nozioni sulla compilazione degli orari numerici e grafici. Utilizzazione del personale di stazione e dei treni e relativi orari e turni di servizio. Disposizioni relative alla organizzazione del servizio in casi straordinari, quali trasporti militari, grande affluenza di viaggiatori e di merci, interruzioni di linea e simili. Impianti di stazioni, apparecchi di segnalamento e di sicurezza, telegrafici e telefonici. Binari di raccordo. Disposizioni riguardanti il servizio economico.

Veicoli e loro attrezzi. Ripartizione ed utilizzazione del materiale rotabile. Illuminazione e riscaldamento dei veicoli.

Nozioni relative: alle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, alle concessioni speciali, al regolamento pei trasporti militari, ai servizi cumulativi, ai servizi ferroviari e marittimi e ai servizi lacuali ed automobilistici che interessano le ferrovie, nonchè ai trasporti di servizio. Servizi di lusso della Compagnia dei vagoni-letto. Nozioni sul servizio doganale relativo alle ferrovie. Servizi postali.

*Secondo gruppo.* - Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi ed Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico, delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni dei vari uffici del Servizio Movimento e

Traffico. Attribuzioni ed operazioni degli uffici di controllo prodotti.

Vari tipi di tariffe. Distanze reali e virtuali. Approvazione e modificazione delle tariffe. Tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato. Concessioni speciali. Concessione ai membri della Camera dei deputati e del senato. Concessioni ai giornalisti. Viaggi degli agenti di pubblica sicurezza. Regolamento per i trasporti militari. Servizi cumulativi e di corrispondenza. Servizio di navigazione esercitato dallo Stato. Servizi ferroviari marittimi. Servizi internazionali. Convenzione di Berna. Servizio di lusso della Compagnia dei vagoni-letto. Concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio. Trasporti in servizio. Facoltà delegate al Capo stazione per la soluzione delle vertenze che più comunemente sorgono nei riguardi del servizio viaggiatori e bagagli. Agenzie.

Norme per il servizio contabile delle stazioni. Regolamento per il servizio doganale delle ferrovie. Norme e procedura da seguire in via amministrativa e contenziosa per la trattazione di vertenze derivanti da danni fisici alle persone, occasionati da incidenti ferroviari, dalle vertenze commerciali in genere, da sequestri e pignoramenti, da anormalità e fatti implicanti il regolamento di polizia ferroviaria. Principali tipi di contratti e di convenzioni interessanti il Servizio Movimento e Traffico.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario principale e Controllore principale nel ruolo del personale di Movimento e Traffico tra Segretari di 1ª e 2ª classe, Controllori e Applicati del ruolo stesso.

(Art. 92 e 247 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali sarà scelto dai candidati fra due temi ri-

guardanti le materie di servizio di cui al punto *d*) del programma d'esame, e servirà anche come saggio di composizione italiana; il secondo sarà scelto egualmente dai candidati sopra un terna di temi riguardanti le materie di cui ai punti *a*) *b*) e *c*) del programma.

La prova orale verterà sulle materie di cui ai punti *a*) *b*) e *c*) e su uno dei gruppi - a scelta dei candidati - del punto *d*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa su ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale, e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano una relazione di carattere amministrativo e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componnti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie. . | scritte | 1° Tema . . . . . . . | 30 |
| | | 2° Tema . . . . . . . | 20 |
| | orale. . . . . . . . . . . . . . | | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino ad 8 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative a ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti complessivamente per ciascuna lingua.

4. — La Commissione procederà alla classifiacazione dei concorrenti riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### a) - Materie giuridiche ed economiche.

*Elementi di diritto commerciale.* — Commercio, merce, atti di commercio. Commercianti. Azienda. Libri di commercio. Persone ausiliarie addette all'esercizio del commercio. Istituti per l'esercizio del commercio: mercati, fiere, borse, magazzini generali, depositi franchi, camere di commercio, consolati. Obbligazioni commerciali in generale. Assegno bancario. Mandato commerciale. Deposito. Contratto di trasporto ferroviario. Nozioni sul contratto di noleggio. Prescrizione.

*Elementi di diritto Amministrativo.* — Ordinamento dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione locale. Rapporti tra gli impiegati e lo Stato: nozioni generali; doveri, responsabilità e diritti degli impiegati.

Ingerenza dello Stato sui mezzi di comunicazione e di trasporto.

*Economia dei trasporti.* — Importanza economica degli scambi. Mezzi di trasporto: loro sviluppo e conseguenze economiche; caratteri dei vari mezzi di trasporto; principi che presiedono ad essi secondochè siano esercitati dallo Stato o da privati; leggi economiche riflettenti i trasporti.

### b) - Matematica computisteria e ragioneria.

Nozioni di aritmentica ragionata: proporzioni, progressioni. Uso delle tavole logaritmiche. Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Operazioni sui numeri complessi. Interesse semplice e composto. Annualità. Ammortamenti: computi e tavole relative. Nozioni sul cambio. Nozioni sulla partita semplice e doppia.

### c) - Geografia.

Ferrovie italiane e collegamento colle linee estere. Movimento ferroviario italiano: cenni sulla sua intensità, sulla sua distribu-

zione nelle varie regioni, e sua direzione ai valichi alpini e nei principali porti del Regno. Principali linee ferroviarie europee ed extra europee. Principali servizi marittimi mediterranei e transcontinentali.

## d) - Materie di servizio.

*Primo gruppo.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi ed Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni degli uffici del Servizio del Movimento e Traffico.

Regolamento del personale. Disposizioni disciplinari ed amministrative relative al servizio di dirigenza in una stazione. Regolamento di polizia ferroviaria e relativa istruzione. Disposizioni in materia di infortuni sul lavoro.

Disposizioni legislative, regolamenti, istruzioni, norme, ordini di servizio, circolari e disposizioni in genere riguardanti il Servizio movimento. Compilazione degli orari numerici e grafici. Utilizzazione del personale di stazione e dei treni e relativi orari e turni di servizio. Disposizioni relative alla organizzazione del servizio in casi straordinari, quali trasporti militari, grande affluenza di viaggiatori e di merci, interruzioni di linea e simili. Impianti di stazioni, apparecchi di segnalamento e di sicurezza, telegrafici e telefonici. Binari di raccordo. Disposizioni riguardanti il servizio economico.

Veicoli e loro attrezzi. Ripartizione ed utilizzazione del materiale rotabile. Illuminazione e riscaldamento dei veicoli.

Nozioni relative: alle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, alle concessioni speciali, al regolamento pei trasporti militari, ai servizi cumulativi, ai servizi ferroviari e marittimi e ai servizi lacuali ed automobilistici che interessano le ferrovie, nonchè ai trasporti di servizio. Servizi di lusso della Compagnia dei vagoni-letto. Nozioni sul servizio doganale relativo alle ferrovie. Servizi postali.

*Secondo gruppo.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria

e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi ed Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico, delle Commissioni locali del traffico. Attribuzini dei vari uffici del Servizio Movimento e Traffico. Attribuzioni ed operazioni degli uffici di controllo prodotti.

Nozioni sui principi economici che regolano la formazione dei prezzi di trasporto. Vari tipi di tariffe. Distanze reali e virtuali. Approvazione e modificazione delle tariffe.

Tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato. Concessioni speciali. Concessione ai membri della Camera dei deputati e del senato. Concessioni ai giornalisti. Viaggi degli agenti di pubblica sicurezza. Regolamento per i trasporti militari. Servizi cumulativi e di corrispondenza. Servizio di navigazione esercitato dallo Stato. Servizi ferroviari marittimi. Servizi internazionali. Convenzione di Berna. Servizio di lusso della Compagnia dei vagoni-letto. Servizi postali. Concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio. Trasporti in servizio. Facoltà delegate al Capo stazione per la risoluzione delle vertenze che più comunemente sorgono nei riguardi del servizio viaggiatori e bagagli. Agenzie. Norme per il servizio contabile delle stazioni. Regolamento per il servizio doganale delle ferrovie.

Norme e procedura da seguire in via amministrativa e contenziosa per la trattazione di vertenze derivanti da danni fisici alle persone occasionati da accidenti ferroviari, dalle vertenze commerciali in genere, da sequestri e pignoramenti, da anormalità e fatti implicanti il regolamento di polizia ferroviaria. Principali tipi di contratti e di convenzioni interessanti il Servizio Movimento e Traffico.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

## Norme per l'esame di concorso a posti di Ispettore nel ruolo del personale amministrativo fra Segretari dei gradi 7°, 8° e 9° del ruolo stesso.

(Art. 91 e 246 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali, unico per tutti i candidati, da estrarre a sorte su tre, verterà sul diritto amministrativo e su materie di servizio nei limiti di cui al punto *a)* e prima parte del punto *d)* del programma indicato appresso; l'altro invece sarà scelto dai candidati sopra una terna di temi rgiuardanti le altre materie del gruppo *a)* e quelle dei gruppi *b)* e *c)*.

La prova orale verterà su tutte le materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa su ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano un brano d'autore moderno di prosa e di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie | scritte | 1° Tema | 30 |
| | | 2° Tema | 20 |
| | orale | | 20 |

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti complessivamente per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli art. 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello

stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga a qualsiasi norma stabilita per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scitte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

---

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Materie giuridiche.

Approvazione, promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti. Loro obbligatorietà. Diverse forme d'interpretazione.

*Diritto civile.* — Persone fisiche e persone giuridiche; loro capacità. Cittadinanza. Domicilio. Beni: loro distinzione. Proprietà: suo concetto e contenuto, modi di acquisto; limitazioni di diritto di proprietà, condominio; forme affini della proprietà; esercizio legale della proprietà. Servitù. Obbligazioni in genere; fonte di esse, loro specie ed effetti, prova, garanzia ed estinzione. Contratti: nozioni generali, varie specie, requisiti ed effetti. Forme speciali di contratti: compra-vendita, permuta, locazione, mandato, mutuo, deposito, gestioni d'affari, transazione. Pegno. Deposito e sequestro. Fideiussione. Nozioni sui privilegi e sulle ipoteche. Delitti e quasi delitti. Diritti di famiglia: matrimonio, sua validità ed effetti giuridici; figliazione legittima e naturale, adozione, tutela, cura, emancipazione e interdizione. Diritti di successione: concetti e nozioni sulla successione legittima e testamentaria. Varie specie di prescrizioni.

*Diritto commerciale.* — Atti di commercio. Commercianti. Persone intermedie ed ausiliari. Libri di commercio. Istituti commerciali: magazzini commerciali, depositi franchi, fiere, mercati, camere di commercio, consolati, borse. Nozioni sulle società commerciali. Obbligazioni commerciali. Mandato commerciale. Contratti commerciali: di vendita, di appalto (di appalto di opere

pubbliche in ispecie), di deposito, di trasporto di (trasporto ferroviario in ispecie), di conto corrente, di pegno e di assicurazione. Contratti di noleggio: disposizioni generali; polizza di carico; nolo. Fallimento: nozioni sulla dichiarazione e amministrazione, liquidazione, chiusura, cessazione e sospensione. Prescrizioni commerciali.

*Diritto amministrativo.* — Organizzazioni dell'Amministrazione pubblica in generale. Pubblici uffici. Nozioni di pubblico ufficio. Gerarchia amministrativa. Ministeri: ordinamento positivo italiano. Consiglio di Stato: organizzazioni ed attribuzioni. Corte dei Conti. Corpi consultivi dei Minsteri. Divisione amministrativa del territorio. Uffici dell'Amministrazione locale: prefetto, consiglio di prefettura, sotto prefetto. Comune; consiglio comunale; giunta municipale; sindaco. Attribuzioni dei Comuni e loro tutela giuridica ed economica. Ordinamento provinciale. Rapporti tra gli impiegati e lo Stato. Doveri, responsabilità e diritti degli impiegati. Cessazione dal servizio pubblico. Nozioni sulla giustizia amministrativa. Ingerenza ed azione dello Stato sui fattori della vita economica: sulla proprietà, sul capitale e lavoro, sulle industrie e sulle vie di comunicazione, sulle ferrovie in particolare.

Legge organica sui lavori pubblici, 20 marzo 1865 allegato *F* e successive. Legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. Disposizioni legislative relative agli infortuni degli operai sul lavoro.

*Elementi di diritto Costituzionale.* — Statuto fondamentale del Regno. Ordinamento dei poteri; la sovranità e la divisione dei poteri. Diritti civili, politici e pubblici.

*Elementi di diritto penale.* — Concetto e nozione dei reati contemplati dal Regolamento del personale. Delitti contro la pubblica Amministrazione, contro la fede pubblica e contro la sicurezza delle comunicazioni.

*Nozioni di procedura civile, commerciale e penale.*

## *b*) - Materie economiche.

*Economia politica.* — Bisogni, ricchezza. Valore. Prezzo. Fattori della produzione: natura, lavoro, capitale. Organizzazione della produzione. Associazione e divisione del lavoro. Scambio e

sua evoluzione; baratto e compra vendita; valore di scambio; lo scambio misura del valore. Mezzi di trasporto: loro sviluppo e conseguenze economiche; caratteristiche dei vari mezzi di trasporto; principi che presiedono ad essi secondochè siano esercitati dallo Stato o da privati. Lo scambio internazionale: protezionismo e libero scambio; trattati di commercio. Salario.

*Scienza delle finanze.* — Nozioni sulla natura e classificazione delle entrate e delle spese dello Stato. Imposte e tasse, loro natura e classificazione con speciale riguardo a quelle che interessano l'azienda ferroviaria. Debito pubblico.

*Statistica.* — Importanza pratica della statistica. Preparazione, rivelazione ed elaborazione dei dati statistici. Diagrammi e cartogrammi.

## c) - Computisteria, ragioneria e contabilità di Stato.

*Computisteria e ragioneria applicata.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Nozioni sul cambio diretto e indiretto. Interesse e sconto semplice. Tavole prontuarie. Interesse e sconto composti: discreti e continui. Conti correnti e metodi per l'appuramento del loro saldo. Annualità, ammortamenti e piani di ammortamento. Tavole di mortalità e di sopravvivenza. Inventari e loro varie specie. Bilanci preventivi. Nozioni sulla partita semplice e sulla partita doppia. Rendiconti e loro varie specie. Quotazione, acquisto e cessione di fondi pubblici e privati. Nozioni di ragioneria applicata alle aziende di viabilità e di trasporto e alle imprese di costruzione e di somministrazione.

*Contabilità di Stato.* — Amministrazione del patrimonio dello Stato. Beni mobili ed immobili e relativi inventari. Contratti e servizi ad economia. Pubblici incanti e loro procedimento. Licitazione privata e trattative private. Procedimento dei partiti privati. Garanzia dei contratti: loro stipulazione ,approvazione ed assunzione. Nozioni sul bilancio dello Stato. Varie forme di mandati.

## d) - Materie di servizio.

*Parte generale.* — Leggi costituve dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di Amministrazione, dell'Amministratore Generale, del Direttore Generale dell'Eser-

cizio, dei Servizi, delle Unità speciali, dei Capi Compartimento, loro gerarchica dipendenza e funzioni amministrative. Attribuzioni dei singoli uffici dei Servizi Segretariato, Personale e Approvvigionamenti, nonchè degli uffici disimpegnati da personale del ruolo amministrativo esistenti presso gli altri Servizi. Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate. Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie. Leggi e decreti concernenti le pensioni, l'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, le case economiche e le altre istituzioni a favore del personale. Convenzione internazionale di Berna. Disposizioni concernenti il rilascio di biglietti gratuiti e a riduzione. Disposizioni legislative ed amministrative in materia di infortuni sul lavoro. Nozioni sulla statistica dell'esercizio. Norme riguardanti il patrimonio e i contratti ad economia delle ferrovie dello Stato.

*Parte contabile.* — Ordinamento e funzionamento contabile degli uffici centrali dei vari servizi e degli uffici dipendenti dalle ferrovie dello Stato. Funzionamento delle Ragionerie in relazione alle operazioni compiute dai suddetti uffici. Nomeclature dei conti e classificazione fra le diverse categorie di entrate e di spese dell'azienda ferroviaria. Contabilità delle spese di esercizio (personale, materiale prestazione di terzi) e di quelle patrimoniali. Nozioni sulla contabilità delle gestioni autonome (magazzini ed officine). Documenti contabili di entrata e di spesa. Riassunti. Prime note. Nozioni sul bilancio delle ferrovie dello Stato.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *Aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di idoneità a posti di Segretario principale nel ruolo del personale amministrativo fra Segretari di 1ª classe del ruolo stesso.

(Art. 92 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema riguardante materie di cui al punto *b*) del programma d'esame e

servirà anche come dimostrazione della conoscenza, da parte del candidato, della lingua italiana.

La prova orale verterà su tutte le materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | |
|---|---|
| Prova scritta. . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |
| Prova orale . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |

Saranno inoltre atttribuiti fino a 6 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

3. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della graduatoria di cui al 2° comma dell'articolo 77 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante la prova scritta la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Cultura generale.

*Elementi di diritto amministrativo.* — Rapporti fra l'impiegato e lo Stato; nozioni generali; doveri, responsabilità e diritti degli impiegati.

*Computisteria.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Conversione dei numeri complessi in numeri decimali e viceversa. Interesse semplice e composto. Annualità. Ammortamenti. Nozioni sul cambio.

*Contabilità di Stato.* — Contratti e servizi ad economia. Pubblici incanti e loro procedimenti. Licitazione privata e trattativa privata. Procedimento dei partiti privati.

## b) - Materle di servizio.

*Parte generale.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi, delle Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni dei singoli uffici dei servizi Segretariato, Personale ed Approvvigionamenti, nonchè degli uffici disimpegnati da personale del ruolo amministrativo esistenti presso gli altri Servizi.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie.

Disposizioni concernenti le pensioni, l'opera di previdenza, le case economiche e le altre istituzioni a favore dei ferrovieri.

Espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Disposizioni in materia di infortuni sul lavoro.

Nozioni sulle tariffe e condizioni per i trasporti in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Disposizioni relative al rilascio dei biglietti gratuiti e a riduzione.

Nozioni sulla statistica dell'esercizio.

Norme riguardanti il patrimonio, i contratti e i servizi ad economia delle ferrovie dello Stato.

*Parte contabile.* — Nomenclatura dei conti e classificazione fra le principali categorie di entrate e spese. Compilazione dei ruoli e tenuta dei conti correnti del personale. Mandati di pagamento, a disposizione di anticipazione e fondi di scorta. Mandati d'ordine. Contabilità dei lavori (in conto esercizio, patrimoniale e terzi). Cenni sulla contabilità delle gestioni autonome (magazzini, officine, scorta).

Inventari del materiale d'esercizio. Riassunti contabili.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

## Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario principale nel ruolo del personale amministrativo fra Segretari di 1ª e 2ª classe e Applicati del ruolo stesso.

(Art. 92 e 247 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali — unico per tutti i candidati — verterà sulle materie di servizio di cui al punto *c)* del programma d'esame e servirà anche come saggio di composizione italiana; l'altro invece sarà scelto dai candidati sopra una terna di temi riguardanti le materie di cui ai punti *a)* *b)* del programma.

La prova orale verterà su tutte le materie del programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentito anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale, e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano un brano di prosa moderno e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie | scritte | 1° Tema | 30 |
| | | 2° Tema | 20 |
| | orale | | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino ad 8 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti complessivamente per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli

39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del presonale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - **Materie giuriche.**

Approvazione, promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti. Loro obbligatorietà.

*Elementi di diritto civile.* — Persone fisiche e persone giuridiche; loro capacità. Cittadinanza. Domicilio. Nozioni sui principali istituti di diritto famigliare e sui loro effetti giuridici. Diritto di proprietà e sue limitazioni. Varie specie di servitù personali e prediali. Contratti (nozioni generali). Delitti e quasi delitti. Prescrizione.

*Elementi di diritto commerciale.* — Atti di commercio. Obbligazioni commerciali in generale. Mandato commerciale. Contratto di trasporto ferroviario. Nozioni sul contratto di noleggio: disposizioni generali, polizza di carico, noli. Depositi nei magazzini generali. Prescrizione.

*Elementi di diritto Amministrativo.* — Organi dell'Amministrazione centrale. Corpi consultivi centrali e consigli superiori. Corte dei conti. Organi dell'Amministrazione locale: gerarchia locale di ordine governativo e gerarchia di ordine elettivo. Rapporti tra gli impiegati e lo Stato: nozioni generali, doveri, responsabilità e diritti degli impiegati. Cessazione dal servizio pubblico.

Ingerenza dello Stato sui mezzi di comunicazione e di trasporto.

### *b*) - Computisteria, ragioneria e contabilità di Stato.

*Computisteria e ragioneria.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Operazioni sui numeri complessi. Interesse semplice e composto. Annualità. Ammortamenti; computi e tavole relative. Nozioni sul cambio. Cenni sugli inventari e sui bilanci preventivi e consuntivi. Nozioni sulla partita semplice e doppia.

*Contabilità di Stato.* — Contratti e servizi ad economia. Pubblici incanti e loro procedimenti. Licitazione privata e trattativa privata. Procedimento dei partiti privati.

### *c*) - Materie di servizio.

*Parte generale.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi, delle Unità speciali, dei Capi Compartimento, dei Comitati di esercizio, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico. Attribuzioni dei singoli uffici dei servizi Segretariato, Personale ed Approvvigionamenti, nonchè degli uffici disimpegnati da personale del ruolo amministrativo esistenti presso gli altri Servizi.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie. Disposizioni concernenti le pensioni l'opera di previdenza, le case economiche e le altre istituzioni a favore dei ferrovieri.

Espropriazioni per causa di pubblica utilità. Disposizioni in materia di infortuni sul lavoro.

Nozioni sulle tariffe e condizioni per i trasporti in vigore sulla rete dello Stato. Disposizioni concernenti il rilascio di biglietti gratuiti e a riduzione.

Nozioni sulla statistica dell'esercizio.

Norme riguardanti l'amministrazione del patrimonio, i contratti e i servizi ad economia delle ferrovie dello Stato.

*Parte contabile.* — Nomenclatura dei conti e classificazioni fra le principali categorie di entrate e spese dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Compilazione dei ruoli e tenuta dei conti correnti del personale. Mandati di pagamento, a disposizione, di anticipazione e fondi di scorta. Mandati d'ordine. Contabilità dei lavori (in conto esercizio, patrimoniale e terzi). Cenni sulla contabilità delle gestioni autonome (magazzini, officine, scorte). Inventari del materiale d'esercizio. Riassunti contabili.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Ispettore nel ruolo del personale di Ragioneria fra Agenti dei gradi 7°, 8° e 9° del ruolo stesso.

(Art. 91 e 246 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali — unico per tutti i candidati — da estrarre a sorte su tre verterà su una o più materie del gruppo *c)* del programma appresso indicato; l'altro invece sarà scelto dai candidati sopra una terna di temi riguardante le altre materie del programma.

La prova orale verterà sulle materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentito anche una prova facoltativa in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre dall'italiano correntemente e senza dizionario un brano comune di prosa e di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie. . | scritte | 1° Tema. . . . . . . . | 30 |
| | | 2° Tema . . . . . . . | 20 |
| | orale . . . . . . . . . . . . . . | | 30 |

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dello art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Materie giuridiche ed economiche.

*Diritto civile.* — Persone fisiche e persone giuridiche; loro capacità. Dei beni. Diritto di proprietà, limitazione del diritto di proprietà, condominio, modi di acquisto della proprietà. Nozioni generali sulle obbligazioni. Contratti: varie specie. Compra vendita. Locazione. Società. Mandato. Mutuo. Deposito e sequestro. Fideiussione. Principii di diritto ereditario.

*Diritto commerciale.* — Atti di commercio. Commercianti. Libri di commercio. Persone ausiliare addette all'esercizio del commercio. Obbligazioni commerciali in generale. Società commerciali: disposizioni generali, forma del contratto e nozioni sui vari tipi di Società commerciali. Mandato commerciale. Fallimento: nozioni fondamentali sulla dichiarazione, amministrazione e cessazione. Cambiale. Assegno bancario.

*Diritto amministrativo.* — Organizzazione dell'amministrazione pubblica in generale. Ministeri. Consiglio di Stato. Corte dei conti. Divisione amministrativa del territorio. Uffici dell'amministrazione locale. Sindaco. Rapporti tra gli impiegati e lo Stato.

Doveri, responsabilità e diritti degli impiegati. Cessazione dal servizio pubblico. Nozioni sulla giustizia amministrativa.

*Economia politica.* — Bisogni. Ricchezza. Valore. Prezzo. Fattori della produzione. Lo scambio e sua evoluzione; baratto e compra-vendita; valore di scambio; lo scambio misura del valore. Mercati e borse. Moneta. Lo scambio internazionale: bilancio del commercio; vantaggio dello scambio internazionale; protezionismo e libero scambio; trattati di commercio. Credito. Salario. Rendita. Interesse: concetto, leggi e tendenza del saggio dell'interesse. Profitto.

*Scienza delle finanze.* — Natura e classificazione delle entrate e spese dello Stato. Imposte e tasse, loro natura e classificazione con speciale riguardo a quelle che interessano l'Amministrazione ferroviaria. Debito pubblico.

*Statistica.* — Importanza pratica della statistica. Preparazione, rilevazione ed elaborazione dei dati statistici. Diagrammi e cartogrammi.

## *b*) - Matematica e computisteria.

*Algebra.* — Generalità sul calcolo letterale e sulle formule algebriche. Operazioni algebriche. Equazioni di 1° grado ad una incognita. Sistemi di equazioni di 1° grado. Problemi di 1° grado. Equazioni di 2° grado ad una incognita. Progressioni per differenza e per quoziente. Logaritmi. Uso delle tavole. Applicazioni.

*Computisteria e matematica finanziaria.* — Interesse e sconto semplice. Vari metodi abbreviativi per il loro computo. Tavole prontuarie. Tassa e scadenza media. Computi sui fondi pubblici e privati. Operazioni di borsa. Computi sul cambio diretto e su quello indiretto, arbitraggi. Conti correnti e loro forme grafiche. Vari metodi per l'appuramento del loro saldo.

Interesse e sconto composti: discreti e continui. Valore attuale e finale di una rendita certa temporanea (immediata, differita ed anticipata). Tavole prontuarie. Rendita perpetua e vitalizia. Determinazione del capitale, del tasso e del tempo. Ammortamenti: con annualità posticipate ed anticipate. Ammortamenti protratti e con annualità progressive. Computo del capitale, del

periodo del tasso d'ammortamento. Prontuari. Metòdo d'ammortamento e computi relativi.

Elementi di calcolo sulle probabilità: tavole di mortalità e di sopravvivenza.

*N.B.* — Il concorrente dovrà dimostrare di avere perfetta conoscenza delle tavole finanziarie.

## *c*) - Ragioneria e contabilità di Stato.

*Elementi di ragioneria generale ed applicata.* — Azienda in genere: varie specie di aziende loro argani e funzioni amministrative. Definizione e classificazione degli inventari. Formazione degli inventari: ricerca e classificazione, descrizione e valutazione dei vari elementi patrimoniali. Forma degli inventari a seconda della loro varia natura.

Conti delle previsioni in generale e delle previsioni speciali. Preventivi di gestione, loro oggetto e scopo, criteri di previsione, scritture di previsione. Vigilanza degli organi amministrativi. Opposizione degli interessi. Uso dei documenti e mezzi di controllo automatici. Verifica e controllo sui servizi di cassa e di magazzino.

Sistemi di scrittura e metodi di registrazione. Varie specie di sistemi di scritture. Conto e sue speciali teoriche. Metodi di registrazione in generale. Scrittura doppia. Partita doppia e la logismografia. Metodo camerale.

*Rendiconti.* — Dei rendiconti in generale. Conto degli agenti subalterni. Conti degli amministratori, relativi al patrimonio e alle previsioni. Forma dlle scritture di rendiconto. Presentazione e pubblicazione e revisione dei conti.

Ragioneria applicata alle aziende commerciali, bancarie ed industriali ed in particolare alle aziende dei trasporti.

*Amministrazione e contabilità del patrimonio dello Stato.* — Beni demaniali e patrimoniali. Beni immobili e mobili e relativi inventari.

Contratti e servizi ad economia. Pubblici incanti e loro procedimento. Licitazione privata e trattativa privata. Garanzia dei contratti. Loro stipulazione, approvazione ed esecuzione.

Bilancio di previsione. Materia del bilancio; sua suddivisione; fondi di riserva; contenuto giuridico del bilancio.

Entrate. L'entrata nelle varie sue fasi. Vigilanza esplicata dalla Direzione Generale del Tesoro e dalla Corte dei Conti.

*Spese.* — Stadi della spesa. I mandati e le loro varie specie. Emissione e pagamento dei mandati. Forme speciali di pagamento. Ritenute. Riscontro di spesa.

Le scritture presso la Ragioneria Generale dello Stato. Il Rendiconto generale consuntivo: suddivisione del rendiconto. Rendiconti delle aziende speciali.

*Ragioneria generale.* — Ragionerie delle Amministrazioni centrali e degli uffici provinciali. Direzione Generale del Tesoro.

Movimento dei fondi e dei vaglia del Tesoro. Servizio del portafoglio. Depositi. Conti giudiziali.

## *d*) - **Materie di servizio.**

*Parte generale.* — Leggi costitutive dell'azienda ferroviaria e suo ordinamento. Attribuzioni del Consiglio di Amministrazione, dell'Amministratore generale e del Direttore generale, dei Servizi, delle Unità speciali.

Regolamento del personale e disposizioni sulle competenze accessorie. Leggi e decreti concernenti le pensioni, l'opera di previdenza a favore del presonale delle Ferrovie dello Stato, le case economiche e le altre istituzioni a favore del personale. Nozioni sulle disposizioni in materia di infortuni sul lavoro. Nozioni sulla statistica dell'esercizio.

*Parte contabile.* — Attribuzioni degli Uffici centrali e distaccati della Ragioneria. Le funzioni di controllo esercitate dal Servizio centrale e dagli Uffici distaccati.

Ordinamento amministrativo e contabile dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Natura della contabilità ferroviaria. Inventari; rilievo, classificazione, descrizione e valutazione dei beni dell'azienda ferroviaria. Preventivi speciali e generali. Natura del bilancio delle Ferrovie dello Stato e sua struttura organica. Suddivisione della contabilità ferroviaria e ordinamento dei conti nelle Ferrovie dello Stato.

Scritture dell'esercizio per le entrate. Scritture delle stazioni

e scritture dei prodotti. Scritture delle spese dell'esercizio, di personale, di materie e diverse. Scritture patrimoniali. Costruzioni. Materiali d'inventario ed approvvigionamenti. Officine. Gestione di cassa. Rendiconti finanziari e patrimoniali. Rapporti fra Amministrazione ferroviaria e Corte dei conti.

*Bilancio delle Ferrovie dello Stato.*

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di idoneità a posti di Segretario principale e Controllore principale nel ruolo del personale di Ragioneria fra Segretari di 1ª classe e Controllori del personale stesso.

(Art. 92 del Regolamento del personale).

1. — Le prove scritte e orali. La prova scritta consisterà nello svolgimento di un tema riguardante le materie di cui al punto *b*) del programma appresso indicato e servirà anche come dimostrazione della conoscenza, da parte del candidato, della lingua italiana.

La prova orale verterà su tutte le materie indicate nel programma.

2. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | |
|---|---|
| Prova scritta . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |
| Prova orale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 6 punti nel complesso per ciascun candidato, in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

3. — La Commisisone, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco alfabetico dei candidati riusciti idonei con le rispettive votazioni, che servirà per la compilazione della gradua-

toria di cui al 2° comma dell'art. 77 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che verifichino durante la prova scritta la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Computisteria e ragioneria.

*Computisteria.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Interesse semplice: vari metodi per calcolarlo. Delle proporzioni, dei divisori fissi, dei moltiplicandi fissi e delle parti aliquote. Prontuari. Sconto semplice: commerciale e razionale. Interesse e sconto composto. Rendite certe e vitalizie. Annualità ed ammortamenti. Computi dei fondi pubblici e privati. Del cambio: cambio diretto ed inderetto. Arbitraggi cambiari. Conto corrente. Vari metodi per l'appuramento del saldo di un conto corrente.

*Ragioneria.* — Natura, forma e struttura dell'inventario, del preventivo e del consuntivo di un'azienda. La partita semplice e la partita doppia, il giornale, il mastro. La contabilità di una azienda di trasporti.

### *b*) - Materie di servizio.

Ordinamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Attribuzioni degli Uffici centrali e periferici. Leggi organiche dell'azienda delle Ferrovie dello Stato.

Ordinamento interno degli Uffici centrali e distaccati del Servizio Ragioneria. Loro attribuzioni. Natura e forme del riscontro esercitato dal Servizio Ragioneria sulla regolarità dei documenti di entrata e di spesa, sul servizio di Cassa, sulla gestione dei magazzini, dei depositi, delle Officine e sugli inventari.

La contabilità riassuntiva nell'Amministrazione ferroviaria.

La nomenclatutra dei conti. Riassunti, riepiloghi e prime note. Compilazione del bilancio preventivo del conto consuntivo e dei loro allegati. Classificazione delle entrate e delle spese di gestione. Il bilancio patrimoniale: natura e classificazione delle attività e delle passività dell'azienda ferroviaria.

Le scritture elementari tenute dalle Ragionerie e dal Servizio centrale per l'effettuazione del riscontro nelle entrate e nelle spese. Spese complementari e patrimoniali. Contratti attivi e passivi. Il materiale d'esercizio. Pagamenti e riscossioni delle Casse. Conti correnti di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, conti correnti del personale, gestioni speciali ecc. Il servizio di Cassa e le sue contabilità.

Le verifiche eseguite dagli Uffici centrali e distaccati del Servizio Ragioneria: alle Casse, ai Magazzini, ai Depositi ed alle scorte del Servizio Lavori, ai fondi di scorta, al materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio.

Le ispezioni ai Riparti contabili dei Servizi, delle Divisioni e degli Uffici distaccati.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Segretario principale e Controllore principale nel ruolo del personale di Ragioneria fra Segretari di 1ª e 2ª classe, Controllori e Applicati del ruolo stesso.

(Art. 247 e 92 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte ed orali.

Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi, il primo dei quali, unico per tutti i candidati, verterà sulle materie di cui ai punti *c*) e *d*) del programma appresso indicato e servirà anche come saggio di composizione italiana; il secondo sarà scelto dai candidati sopra una terna di temi riguardanti le materie di cui ai punti *a*) e *b*) del programma.

La prova orale verterà su tutte le materie indicate nel programma.

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca.

Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale, e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper tradurre correntemente dall'italiano un brano in prosa e di saper sostenere una conversazione nella lingua prescelta.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove è il seguente:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prove obbligatorie. . | scritte | 1° Tema . . . . . . . | 30 |
| | | 2° Tema . . . . . . . | 20 |
| | orale. . . . . . . . . . . . . . | | 30 |

Saranno attribuiti fino a 8 punti in complesso per ciascun candidato, in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il disposto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative ciascun Commissario potrà assegnare, ad ogni candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione, nel riferire sul risultato degli esami, farà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso, con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### a) - Materie giuridiche.

*Diritto commerciale.* — Operazioni commerciali. Obbligazioni commerciali e principî che le regolano. Contratti commerciali e loro contenuto giuridico. Titoli commerciali. Fallimento.

*Diritto amministrativo.* — Della pubblica Amministrazione in generale. Caratteri propri delle leggi amministrative. I Ministeri ed i Corpi Consultivi. Divisione amministrativa del territorio. Uffici della Amministrazione locale.

Nozioni sulla legislazione speciale riguardante l'Azienda ferroviaria e le gestioni autonome da essa dipendenti. Nozioni sulla legge per gli infortuni sul lavoro.

### b) - Matematica e computisteria.

*Algebra.* — Operazioni algebriche. Delle equazioni in generale. Equazioni e sistemi di equazioni di 1° grado. Problemi relativi. Equazioni di 2° grado. Progressioni. Logaritmi. Uso delle tavole logaritmiche.

*Computisteria.* — Monete italiane ed estere. Parità monetarie e computi relativi. Operazioni sui numeri complessi. Interesse semplice: commerciale e razionale. Interesse e sconto composti. Regola di società, di miscuglio e di alligazione. Rendite certe e vitalizie. Annualità ed ammortamenti. Computi sui fondi pubblici e privati. Del cambio: cambio diretto ed indiretto. Arbitraggi cambiari. Conto corrente. Vari metodi per l'appuramento del saldo di un conto corrente.

### c) - Ragioneria e contabilità di Stato.

L'amministrazione economica. Azienda e sue funzioni amministrative. Organi aziendali. Classificazione delle aziende. Gli inventari: ricerca, classificazione, valutazione e descrizione degli elementi patrimoniali di un'azienda. La forma degl'inventari a seconda della loro natura.

Le previsioni. Calssificazione delle entrate e delle spese di bilancio. Bilancio di competenza, di cassa ed economico. Forma del preventivo. Rilevazione, classificazione e registrazione di fatti amministrativi.

Sistemi e metodi di scritture. La partita doppia applicata alle aziende domestico-patrimoniali, alle aziende commerciali ed alle aziende industriali (con speciale riferimento alle aziende di trasporto). Il rendiconto. Sue forme. Rendiconto patrimoniale, finanziario ed economico.

Nozioni generali sulla Contabilità del patrimonio dello Stato.

Contratti e servizi ad economia. Pubblici incanti e loro procedimento. Licitazione e trattativa privata. Garanzia dei contratti.

Bilancio di previsione. Sua suddivisone e suo contenuto giuridico.

L'entrata nelle sue varie fasi. Vigilanza del Tesoro e della Corte de Conti.

Gli stadi della spesa. Mandati e loro emissione. Riscontro di spesa.

Le scritture presso la Ragioneria Generale dello Stato. Il rendiconto generale consuntivo.

Movimento dei fondi e dei vaglia del Tesoro. Il servizio del portafoglio.

I depositi, i conti giudiziali.

## *d)* - Materie di servizio.

Ordinamento dell'azienda ferroviaria. Attribuzioni degli Uffici centrali e periferici dei vari Servizi dell'Amministrazione ferroviaria. Ordinamento interno degli Uffici centrali e distaccati del Servizio Ragioneria. Loro attribuzioni. Natura e forma del riscontro esercitato dal Servizio Ragioneria sulla regolarità dei documenti di entrata e di spesa, nel servizio di Cassa, sulla gestione dei magazzini, dei depositi, delle officine e degli inventari.

Contabilità riassuntiva nell'amministrazione ferroviaria. Nomenclatura dei conti. Riassunti, riepiloghi e prime note. Classificazione delle entrate e delle spese di gestione. Compilazione del bilancio preventivo, del conto consuntivo e dei loro allegati. Il

bilancio patrimoniale: natura e classificazione delle attività e delle passività dell'azienda ferroviaria.

Scritture elementari tenute dalle Ragionerie e dal Servizio Centrale per l'effettuazione del riscontro nelle entrate e nelle spese Spese complementari e patrimoniali. Contratti attivi e passivi. Materiale d'esercizio. Pagamenti e riscossioni delle Casse. Conti correnti di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, conti correnti di personale, gestioni speciali, ecc. Il servizio di Cassa e la sua contabilità.

Le verifiche eseguite dagli Uffici centrali e distaccati del Servizio Ragioneria: alle Casse, ai magazzini, depositi ed alle scorte del Servizio Lavori, ai fondi scorta, al materiale rotabile, galleggiante, e di esercizio.

Le ispezioni ai riparti contabili dei Servizi, delle Divisioni, e degli Uffici distaccati.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Capo stazione di 3ª classe fra Sotto-capi.

(Art. 98 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte ed orali. Le prove scritte saranno due: la prima consisterà in un rapporto su un fatto o materia di servizio, e servirà anche come saggio di composizione italiana; la seconda consisterà nello svolgimento di due temi, l'uno di movimento e l'altro relativo agli altri servizi di stazione. Quella orale verterà sui gruppi di materie indicate sotto *a*) e *b*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa per ognuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà scritta ed orale, e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato nell'esame scritto di saper tradurre correntemente un brano di relazione amministrativa redatta nella lingua estera prescelta e nell'orale di saper sostenere una conversazione nella lingua medesima.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Prove scritte . . . . | Rapporto e composizione italiana | 20 |
| | Tema di movimento . . . . . . | 20 |
| | Sema sugli altri servizi di stazione | 20 |
| Prova orale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 9 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il previsto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative ogni Commissario potrà assegnare, a ciascun candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commisisone esaminatrice, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, sarà escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, l'esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Geografia.

Geografia fisica e politica dell'Europa e particolarmente dell'Italia. Rete ferroviaria italiana e collegamenti con le linee estere. Principali comunicazioni europee. Principali servizi marittimi mediterranei e servizi lacuali italiani.

## b) - Materie di servizio.

*Movimento.* — Regolamenti, istruzioni, norme, ordini di servizio, circolari e disposizioni riguardanti in genere il servizio del movmento.

Veicoli e loro accessori.

Servizio telegrafico e telefonico.

*Traffico.* — Tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato. Concessioni speciali: concessioni ai membri della Camera dei Deputati e del Senato, concessioni ai giornalisti, viaggi degli agenti di Pubblica Sicurezza. Regolamento per i trasporti militari. Servizi cumulativi e di corrispondenza. Servizi di navigazione esercitati dallo Stato. Servizi ferroviario-marittimi. Servizi internazionali. Convenzione di Berna. Servizi di lusso della Compagnia dei Vagoni-letto. Facoltà delegate al capo-stazione per la soluzione delle vertenze che più comunemente sorgono nei riguardi del servizio viaggiatori e bagagli. Trasporti in servizio. Disposizioni relative alla concessione di carte di libera circolazione e biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato. Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani sui treni e sui piroscafi. Agenzie.

Norme per il servizio contabile delle gestioni.

Regolamento per il Servizio doganale sulle ferrovie. Disposizioni relative al servizio postale interessanti le ferrovie.

Regolamenti, ordini di servizio, istruzioni, circolari, disposizoni che hanno attinenza con il servizio del traffico e il servizio di stazione in genere.

*Parte amministrativa.* — Ordinamento, nelle sue linee generali, dell'Azienda ferroviaria.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Disposizioni disciplinari ed amministrative per il servizio di dirigenza di una stazione.

Uffici pubblici che per i loro rapporti interessano specialmente il capo-stazione.

Disposizioni relative alla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Primi soccorsi e denuncie. Norme in materia sanitaria da osservarsi nel servizio di stazione.

Norme in materia contenziosa e legale da osservarsi nei casi di contestazioni, citazioni e liti, sequestri e pignoramenti, furti, sinistri, anormalità e fatti implicanti il regolamento di poliza ferroviaria.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Capo gestione di 2ª classe fra Sotto-capi.

(Art. 98 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali. Le prove scritte saranno due: la prima consisterà in un rapporto su fatti o materie di servizio e servirà anche come saggio di composizione italiana; l'altra consisterà nella trattazione di due temi riguardanti uno le gestioni merci, l'altro le gestioni viaggiatori e bagagli. La prova orale verterà su tutte le materie indicate sotto *a*) e *b*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa per ognuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa sarà scritta ed orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato nell'esame scritto di saper tradurre correntemente un brano di una relazione amministrativa redatta nella lingua prescelta e nell'orale di saper sostenere una conversazione nella lingua stessa.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Prove scritte . . . . | Rapporto e composizione italiana . . . | 20 |
| | Tema sulle gestioni merci . . . . . . . . | 20 |
| | Tema sulle gestioni viaggiatori e bagagli | 20 |
| Prova orale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 9 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusto il previsto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per la prova facoltativa ogni Commissario potrà assegnare, a ciascun candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione può essere deliberata dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Materie di cultura generale.

*Geografia.* — Geografia fisica e politica dell'Europa e particolarmente dell'Italia. Rete ferroviaria italiana e collegamenti con le linee estere. Principali comunicazioni ferroviarie europee. Principali servizi marittimi mediterranei e servizi lacuali taliani. Principali prodotti minerali, agricoli ed industriali, e principali esportazioni ed importazioni dell'Italia.

*Computisteria.* — Sistemi monetari dei principali stati europei. Calcoli percentuali (tare, sconti, ribassi e abbuoni). Interesse e sconto semplici. Adeguati (di prezzo, di quantità). Effetti di commercio (cambiale, assegno bancario, titoli emessi dai magazzini generali). Nozioni sul cambio.

*Merceologia.* — Denominazione commerciale e sinonimi delle merci più comuni. Varietà commerciali delle merci. Caratteri fisici e chimici delle merci più frequentemente trasportate. Conservazione delle merci. Modi di imballaggio, usi delle merci più comuni.

## *b*) - Materie di servizio.

Ordinamento, nelle sue linee generali, dell'azienda ferroviaria.

Nozioni sul contratto di trasporto. Norme da osservarsi in materia contenziosa e legale nei casi di contestazioni, citazioni e liti, sequestri e pignoramenti, furti, anormalità, fatti implicanti il regolamento di polizia ferroviaria.

Tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato. Concessioni speciali: concessioni ai membri della Camera dei Deputati e del Senato: concessioni ai giornalisti. Viaggi degli agenti di Pubblica Sicurezza. Regolamento per i trasporti militari. Servizi cumulativi e di corrispondenza. Servizi di navigazione esercitati dallo Stato. Servizi ferroviario-marittimi. Servizi internazionali. Convenzione di Berna. Servizio di lusso della Compagnia dei vagoni-letto. Facoltà delegate al capo-stazione per la soluzione delle vertenze che più comunemente sorgono nei riguardi del servizio viaggiatori e bagagli e merci. Trasporti in servizio. Disposizioni relative alla concessione di carte di libera circolazione e biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato. Istruzioni sul servizio viaggiatori, bagagli e cani sui treni e sui piroscafi. Agenzie.

Norme e procedura da seguire per la trattazione delle vertenze commerciali.

Norme per il servizio contabile delle gestioni.

Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità nell'esercizio delle strade ferrate.

Veicoli e loro attrezzi, nei riguardi della loro utilizzazione per trasporti.

Regolamenti, ordini di servizio, istruzioni, circolari disposizioni che hanno attinenza con il servizio delle gestioni viaggiatori, bagagli e merci.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* **10** *aprile* **1920.**

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Capo telegrafista di 2ª classe fra Sotto-capi.

(Art. 98 del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali e comprenderanno inoltre una prova pratica.

Le prove scritte saranno due: la prima consisterà in un rapporto su un fatto o materia di servizio e servirà anche come saggio di composizione italiana: l'altra consisterà nella trattazione di un tema tecnico-amministrativo sul servizio del telegrafo e dei telefoni. Le prove orali verteranno sulle materie indicate sotto *a*) e *b*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una prova facoltativa per ognuna delle lingue francese, inglese e tedesca. Detta prova facoltativa consisterà in un esame scritto e in un esame orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato, nell'esame scritto, di saper tradurre in italiano corretamente e senza dizionario un brano di relazione amministrativa redatta nella lingua estera prescelta e nell'orale di saper sostenere una conversazione nella lingua medesima.

3. — Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie suddette è il seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Prove scritte | Rapporto e composizione italiana | 20 |
| | Tema sul servizio telegrafico e telefonico | 20 |
| Prova orale | | 30 |
| Prova pratica | | 30 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 10 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusto il previsto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative ogni Commissione potrà assegnare, a ciascun candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie, fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai

sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente, che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte, la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### a) - Cultura tecnica.

Leggi elementari sulle correnti elettriche. Unità pratiche di misura della intensità di corrente, della forza elettromotrice e della resistenza. Cenni generali sul magnetismo e sull'elettro-magnetismo. Pile a liquido primarie e secondarie; tipi di pile maggiormente in uso, criteri sulla scelta delle pile in relazione all'uso cui devono servire, governo delle pile. Accumulatori. Costanti delle pile e degli accumulatori. Telegrafo sistema Morse a corrente intermittente o continua; soccoritori semplici e polarizzati; traslazione; condizioni di funzionamento dei diversi apparecchi impiegati nel sistema Morse; loro montatura, regolazione e governo.

Manutenzione degli impianti telegrafici. Verifiche ed esperimenti periodici da eseguire sui circuiti. Cenni sull'organizzazione del servizio di manutenzione delle linee e degli impianti telegrafici. Cenni generali sugli altri sistemi telegrafici. Cenni generali sulle apparecchiatura delle linee telegrafiche aeree e in galleria.

Apparecchi microtelefonici: telefoni, microfoni, rocchetti di induzione, sistemi di chiamata, commutatori.

Tlefonofori. Suonerie elettriche in genere: montatura, funzionamento e manutenzione di esse. Indicatori elettro-ottici per il controllo dei dischi e dei semafori a corrente diretta ed a correnti invertite.

Nozioni sui sistemi di illuminazione elettrica dei locali e dei treni (impianti interni).

### *b*) - Cultura amministrativa.

Ordnamento generale amministrativo dell'azienda ferroviaria. Principali linee di comunicazione telegrafiche interne dell'Amministrazione e di Stato ed allacciamenti con le linee telegrafiche estere continentali e sottomarine.

Disposizioni legislative, ordini di servizio, norme, istruzioni, circolari che hanno attinenza col servizio telegrafico e telefonico ferroviario, di Stato e privato. Segreto d'ufficio. Conservazione dei telegrammi, delle zone, dei protocolli e di altri documenti di ufficio. Tassazione dei telegrammi. Contabilità della gestione.

### *c*) - Prova pratica.

Trasmissione e ricevimento dei telegrammi. Ricevimento ad orecchio della trasmissione Morse.

Accertamento e localizzazione di guasti.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* **10** *aprile* **1920.**

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Capo personale viaggiante di 3ª classe e Controllore viaggiante di 3ª classe fra Conduttori capi.

**(Art. 103 del Regolamento del personale).**

1. — Le prove saranno scritte e orali. Le prove scritte saranno due: la prima consisterà nello svolgimento di un tema su materie di servizio e servirà anche come saggio di composizione italiana, la seconda in un problema di aritmetica, come al punto *a*) del programma. La prova orale verterà sulle materie indicate ai punti *a*), *b*) e *c*).

2. — A richiesta dei candidati sarà consentita anche una

vera prova facoltativa per ognuna delle lingue francese, inglese, tedesca. Detta prova consisterà in un esame orale e sarà presa in considerazione solo quando il concorrente abbia dimostrato di saper sostenere una conversazione nella lingua estera prescelta.

3. — Il numero massimo di cui dispone ciascuno dei componenti la Commissione esaminatrice per le prove obbligatorie è il seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Prove scritte | Composizione italiana | 20 |
| | Problema di aritmetica | 20 |
| Prova orale | Aritmetica / Geografia | 20 |
| | Materie di servizio | 20 |

Saranno inoltre attribuiti fino a 9 punti in complesso per ciascun candidato in relazione ai requisiti di attitudine alla dirigenza, di condotta e di capacità, giusta il previsto dell'art. 41 del Regolamento del personale.

Per le prove facoltative ogni Commissario potrà assegnare, a ciascun candidato riuscito idoneo nelle prove obbligatorie, fino a 4 punti per ciascuna lingua.

4. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di punti, sarà tenuto conto dell'anzianità secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

5. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal Commissario presente.

## MATERIE D'ESAME.

### *a*) - Aritmetica.

Operazioni sui numeri interi e decimali e sulle frazioni ordinarie. Sistema metrico-decimale. Rapporti e proporzioni. Regola del tre semplice e composta.

## b) - Geografia.

Stati dell'Europa, loro capitali e città principali. Rete ferroviaria italiana. Luoghi di contatto delle ferrovie minori italiane con la Rete Statale. Transiti fra l'Italia e gli Stati esteri confinanti. Principali comunicazioni ferroviarie europee. Servizi lacuali italiani e servizi marittimi mediterranei.

## c) Materie di servizio.

*Movimento e traffico.* — Regolamenti, istruzioni, norme, ordini di servizio e circolari riguardanti: la circolazione dei treni delle locomotive, dei carrelli — i segnali — l'uso del blocco elettro-meccanico - il servizio del personale dei treni e di macchina e quello dei deviatori e di vigilanza, per quanto hanno attinenza col servizio treni - il servizio sui treni elettrici sulla linea Milano Porto Ceresio - il servizio postale sulle ferrovie - la formazione e composzione dei treni - il congiungimento e il disgiungimento dei veicoli - il servizio di illuminazione e di riscaldamento delle carrozze - il funzionamento del freno Westinghouse - la compilazione dei documenti di scorta - l'uso delle etichette per avarie ai veicoli - i trasporti di merci pericolose o nocive limitatamente a quanto riflette la circolazione dei treni - il trasporto delle merci in collettame a G. V. e P. V. - l'uso dei veicoli intercomunicanti serie Dl e Fl ed il funzionamento delle squadre con manovali trasbordatori - l'elenco dei carri misti, normali e di scorta, con itinerario, per il trasporto delle merci in collettame a G. V. e P. V. - l'inoltro dei carri derrate a G. V. e P. V. A. - i trasporti di generi di privativa - la circolazione dei copertoni e degli attrezzi di carico e degli attrezzi per trasporti militari - i guasti e le rotture degli oggetti di corredo nelle carrozze e Wagons Lits - l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria. Disposizioni e tabelle contenute nella prefazione generale dell'orario di servizio.

*Parte amministrativa.* — Compilazione dei turni di servizio per il personale dei treni disposizioni annesse al R. D. 993-1914 - Regolamento del personale ed annesse disposizioni sulle competenze accessorie, limitatamente a quanto concerne il personale dei treni - distribuzione del servizio - utilizzazione delle riserve e

del personale viaggiante fuori servizio - compilazione dei Mod. M-169 e M-87 - relazione giornaliera Mod. M-86 - libretti percorrenza Mod. M-80 - stati di presenza Mod. M-72 - corrispondenza - ruoli paga - disciplina - biglietti CI 204 e relative verifiche - uniforme - inventario - infortuni sul lavoro - stati di famiglia - emissione biglietti di servizio e buoni bagaglio - sorveglianza sul servizio in genere - istruzione del personale dipendente.

*Controlleria viaggiatori.* — Istruzioni sul servizio viaggiatori, bagagli e cani sui treni e sui piroscafi dello stato - false dichiarazioni e penalità relative - sorveglianza sugli avvisi interessanti i viaggiatori, sulla distribuzione dei biglietti, sul servizio alle sale, ai buffets, alle entrate ed alle uscite delle stazioni, sul vestiario e contegno del personale a contatto coi viaggiatori - verifiche giornaliere al Mod. CI 204 in consegna al personale dei treni - verifiche ai biglietti d'ingresso e di viaggio già controllati dal personale di stazione o dei treni - distinta giornaliera dei versamenti mod. CI 244 bis - verbali di accertamento e contravvenzioni Mod. S 24 e CI 305 - relazione giornaliera Mod. M-81 sul servizio di controlleria - rapporti in genere e rapporti speciali.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

---

## Norme per l'esame di concorso a posti di Commesso di 2ª classe fra Assistenti di stazione di 1ª e 2ª classe.

(Art. 100 2º comma del Regolamento del personale).

1. — Le prove saranno scritte e orali. Le prove scritte saranno due e consisteranno nello svolgimento di due temi uno riguardante la gestione viaggiatori l'altro la gestione bagagli, secondo l'annesso programma di materie d'esame. La prova orale riguarderà ugualmente le gestioni viaggiatori e bagagli.

2. — Il numero massimo dei punti assegnati a ciascun dei

componenti la Commissione esaminatrice per le prove suddette è il seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Prove scritte . | Gestione viaggiatori . . . . . . . . . . | 30 |
| | » bagagli . . . . . . . . . . . . | 20 |
| Prova orale . . | Gestione viaggiatori . . . . . . . . . | 30 |
| | » bagagli . . . . . . . . . . . | |

3. — La Commissione esaminatrice, nel riferire sui risultati degli esami, presenterà un elenco dei candidati riusciti idonei ai sensi degli articoli 39 (1° comma) e 75 del Regolamento del personale, disponendoli per ordine di merito.

A parità di voti sarà tenuto conto del grado e fra agenti dello stesso grado sarà tenuto conto dell'anzianità, secondo le norme dell'art. 223 del Regolamento del personale.

4. — Il concorrente che contravvenga alle norme stabilite per la disciplina degli esami, è escluso dal concorso con deliberazione della Commissione.

Per le contravvenzioni che si verifichino durante le prove scritte la esclusione è decisa dal Commissariato presente.

### *a*) - Gestione viaggiatori.

Disposizioni generali relative al trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta. Disposizioni particolari relative al trasporto dei viaggiatori in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari. Varie specie di tariffe ordinarie e ridotte. Varie specie di biglietti. Servizio diretto ferroviario-marittimo. Servizio cumulativo colle amministrazioni corrispondenti e servizio diretto internazionale. Trasporti in servizio.

Norme contabili relative alla tenuta della gestione viaggiatori.

### *b*) - Gestione bagagli.

Disposizioni generali. Norme e condizioni per la accettazione, trasporto e consegna dei bagagli e giornali. Tariffe generali e speciali.

Norme contabili per la tenuta della gestione bagagli.

*Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta* 10 *aprile* 1920.

## Ordine di servizio N. 65.

### Apertura all'esercizio della fermata di Ferruzzano.

Dal 1° giugno 1920 è stata aperta all'esercizio, sulla linea Metaponto-Reggio Calabria, la fermata di Ferruzzano al chilometro 404+992 ed a destra della linea stessa fra le stazioni di Bianconovo e Brancaleone, dalle quali dista rispettivamente metri 8391 e metri 6218.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A*.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Brancaleone.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 65–1920.

**Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Ferruzzano.**

| DA | A | Biglietti di corsa semplice | | | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| e viceversa | | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | |
| Ferruzzano | Roccella Jonica . . . | 15.05 | 10.15 | 5.90 | Brancaleone |
| | Giojosa Jonica . . . . | 13.— | 8.70 | 5.20 | |
| | Siderno Marina . . . . | 11.70 | 8.— | 4.70 | |
| | Gerace . . . . . . . . | 9.85 | 6.80 | 4.10 | |
| | S. Ilario del Jonio . . | 8.30 | 5.70 | 3.00 | |
| | Ardore . . . . . . . . | 7.25 | 5.10 | 2.70 | |
| | Bovalino . . . . . . . | 6.10 | 4.25 | 2.30 | |
| | Bianconovo . . . . . | 3.40 | 2.45 | 1.50 | |
| | Brancaleone . . . . . | 2.75 | 1.95 | 1.30 | |
| | Capo Spartivento. . . | 5.20 | 3.15 | 2.00 | |
| | Palizzi . . . . . . . . | 7.00 | 4.85 | 2.60 | |
| | Bova. . . . . . . . . | 8.80 | 6.05 | 3.20 | |
| | Condofuri . . . . . . | 10.40 | 7.15 | 4.30 | |
| | Melito P. Salvo . . . | 13.— | 8.70 | 5.20 | |
| | Saline di Reggio . . . | 15.45 | 10.40 | 6.00 | |
| | Lazzaro . . . . . . . | 17.— | 11.35 | 6.60 | |
| | Bocale . . . . . . . . | 18.20 | 12.20 | 7.00 | |
| | Pellaro. . . . . . . . | 19.20 | 12.80 | 7.30 | |
| | S. Gregorio. . . . . . | 20.40 | 13.60 | 7.70 | |
| | Reggio di Calabria . . | 22.35 | 14.80 | 8.40 | |

*N. B.* — I prezzi suindicati comprendono gli aumenti di cui il decreto reale 410 dell'8 aprile 1920.

*Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 65-1920.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918):

— a pagina 9 fra i nomi di Ferrera Lomellina e Ficarazzelli devesi inserire:

Ferruzzano ✱ L B/Re/143

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914):

— a pagina 26 fra i nomi di Ferrera-Lomellina e Ficarazzelli devesi inserire:

Ferruzzano (casa cantoniera) Taranto Reggio di Calabria { Reggio di Cal. / 4° Reggio di Cal. } Reggio Calabria/117/V(6)/B(6)

— a pagina 100 nella tabella (117) Taranto-Reggio di Calabria di cui l'O. S. n. 297-1915, fra Bianconovo e Brancaleone trascrivere, in carattere corsivo, il nome di Ferruzzano con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Taranto | km. | 405 | Simeri Crichi | » | 122 |
| Chiatona | » | 389 | Catanzaro Marina | » | 111 |
| Ginosa | » | 372 | Squillace | » | 105 |
| Metaponto | » | 362 | Montauro | » | 98 |
| S. Basilio Pisticci | » | 354 | Soverato | » | 93 |
| Montalbano Jonico | » | 346 | S. Sostene | » | 89 |
| Policoro | » | 341 | S. Andrea dell'Jonio | » | 85 |
| Nova Siri | » | 331 | Badolato | » | 80 |
| Rocca Imperiale | » | 327 | S. Caterina dell'Jonio | » | 75 |
| Monte Giordano | » | 320 | Guardavalle | » | 70 |
| Roseto Capo Spulico | » | 312 | Monasterace Stilo | » | 65 |
| Amendolara | » | 307 | Riace | » | 58 |
| Trebisacce | » | 298 | Caulonia | » | 51 |
| Villapiana | » | 294 | Roccella Jonica | » | 45 |
| Torre Cerchiara | » | 288 | Giojosa Jonica | » | 38 |
| Sibari | » | 283 | Siderno Marina | » | 34 |
| Corigliano Calabro | » | 269 | Gerace | » | 28 |
| Rossano | » | 257 | S. Ilario del Jonio | » | 23 |
| Mirto Crosia | » | 245 | Ardore | » | 20 |
| S. Giacomo Colapezzati | » | 241 | Bovalino | » | 16 |
| Pietrapaola | » | 235 | Bianconovo | » | 9 |
| Campana | » | 232 | Brancaleone | » | 7 |
| Cariati | » | 226 | Capo Spartivento | » | 13 |
| Crucoli | » | 216 | Palizzi | » | 19 |
| Cirò | » | 203 | Bova | » | 25 |
| Torre Melissa | » | 195 | Condofuri | » | 30 |
| Strongoli | » | 187 | Melito di Porto Salvo | » | 38 |
| Cotrone | » | 171 | Saline di Reggio | » | 46 |
| Isola Capo Rizzuto | » | 164 | Lazzaro | » | 51 |
| Cutro | » | 154 | Bocale | » | 55 |
| S. Leonardo di Cutro | » | 145 | Pellaro | » | 58 |
| Roccabernarda | » | 139 | S. Gregorio | » | 62 |
| Botricello | » | 136 | Reggio di Cal. C.le | » | 68 |
| Cropani | » | 132 | Reggio di Cal. Succ. | » | 70 |
| Sellia | » | 127 | Reggio di Cal. Porto | » | 71 |

segue *Allegato* B *all'ordine di servizio N.* 65-1920.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 6 fra i nomi di Ferrera Lomellina e Ficarazzelli inserire Ferruzzano (casa cantoniera) 76/5 bis.

— a pagina 76 fra Bianconovo e Brancaleone trascrivere:

5 bis/Ferruzzano (casa cantoniera)

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Taranto-Reggio di Calabria la distanza deve essere rilevata dalla tabella 117 a pagina 100 del *prontuario generale,* già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo km. 33 a quella indicata per Siderno-Marina e km. 6 a quella indicata per Brancaleone e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

# Ordine di servizio N. 66

## Esercizio col sistema di blocco fra Milano Lambrate e Verona.

Con le circolari del Compartimento di Milano sottospecificate è stato proveduto ad attivare succesivamente sui vari tronchi della linea Milano-Lambrate-Verona il sistema del blocco assoluto nei due sensi di marcia dei treni.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Circolare* | N. | 1 | del | 30-1-1918 | Tronco | Rovato-Brescia |
| » | » | 3 | » | 12-2-1918 | » | Sommacampagna-Verona P. N. |
| » | » | 6 | » | 13-3-1918 | » | Peschiera-Sommacampagna |
| » | » | 11 | » | 23-5-1918 | » | Pioltello-Treviglio |
| » | » | 14 | » | 31-5-1918 | » | Brescia-Rezzato |
| » | » | 24 | » | 11-9-1918 | » | Treviglio-Rovato |
| » | » | 25 | » | 24-9-1918 | » | Rezzato-Ponte S. Marco |
| » | » | 31 | » | 22-11-1918 | » | Ponte S. Marco-Peschiera |

Con *circolare* n. 16 del 21-5-1920 è stato poi soppresso il posto di blocco n. 28 fra Brescia e Rezzato in corrispondenza dell'ex bivio Ronchi già attuato con la circolare n. 14 del 31-5-1918 di modo che in definitiva il tratto Milano-Lambrate-Verona P. N. resta suddiviso in 38 sezioni mediante 45 posti di blocco, di cui 30 in stazioni o fermate e 15 intermedi, situati come segue:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Posto di blocco | N. | 1 | Garetta B di Lambrate | Km. | 3+136 |
| » | » | » | 2 | Cabina A di Lambrate | » | 4+048 |
| » | » | » | 3 | Cabina doppio bivio Lambrate Smist. | » | 4+939 |
| » | » | » | 4 | Cabina Bivio Segrate | » | 6+909 |
| » | » | » | 5 | Stazione di Pioltello Limito | » | 10+845 |
| » | » | » | 6 | Fermata di Vignate | » | 14+513 |
| » | » | » | 7 | Stazione di Melzo | » | 18+182 |
| » | » | » | 8 | Fermata di Trecella | » | 23+042 |
| » | » | » | 9 | Stazione di Cassano d'Adda | » | 25+589 |
| » | » | » | 10 | Cabina Bivio Bergamo | » | 30+117 |
| » | » | » | 11 | Garetta B di Treviglio | » | 31+361 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | 12 | Garetta A di Treviglio | » | 31+912 |
| » | » | » | 13 | Stazione di Vidalengo | » | 35+585 |
| » | » | » | 14 | Stazione di Morengo | » | 40+557 |
| » | » | » | 15 | Stazione di Romano | » | 44+492 |
| » | » | » | 16 | Intermedio | » | 48+449 |
| » | » | » | 17 | Stazione di Calcio | » | 51+459 |
| » | » | » | 18 | Intermedio | » | 54+563 |
| » | » | » | 19 | Stazione di Chiari | » | 58+223 |
| » | » | » | 20 | Intermedio | » | 61+054 |
| » | » | » | 21 | Garetta B di Rovato | » | 64+026 |
| » | » | » | 22 | Garetta A di Rovato | » | 64+782 |
| » | » | » | 23 | Stazione di Ospitaletto Bresciano | » | 70+099 |
| » | » | » | 24 | Intermedio | » | 73+679 |
| » | » | » | 25 | Intermedio | » | 77+300 |
| » | » | » | 26 | Garetta C di Brescia | » | 80+981 |
| » | » | » | 27 | Cabina A di Brescia | » | 82+142 |
| » | » | » | 28 | Intermedio | » | 85+889 |
| » | » | » | 29 | Garetta B di Rezzato | » | 89+656 |
| » | » | » | 30 | Garetta A di Rezzato | » | 90+666 |
| » | » | » | 31 | Intermedio | » | 94+246 |
| » | » | » | 32 | Stazione di Ponte S. Marco | » | 98+400 |
| » | » | » | 33 | Inermedio | » | 101+566 |
| » | » | » | 34 | Stazione di Lonato | » | 104+828 |
| » | » | » | 35 | Cabina B di Desenzano | » | 108+830 |
| » | » | » | 36 | Cabina A di Desenzano | » | 109+496 |
| » | » | » | 37 | Intermedio | » | 112+608 |
| » | » | » | 38 | Stazione di S. Martino della Batt. | » | 115+246 |
| » | » | » | 39 | Intermedio | » | 119+302 |
| » | » | » | 40 | Stazione di Peschiera | » | 123+348 |
| » | » | » | 41 | Stazione di Castelnuovo | » | 128+072 |
| » | » | » | 42 | Intermedio | » | 131+215 |
| » | » | » | 43 | Stazione di Sommacampagna | » | 134+991 |
| » | » | » | 44 | Intermedio | » | 140+886 |
| » | » | » | 45 | Cabina C di Verona P. N. | » | 144+674 |

Nelle suddette circolari sono specificati i segnali manovrati da ogni posto, nonchè le distanze dei segnali stesi fra loro e dalle varie cabine posti di blocco.

*Il direttore generale dell'esercizio*
C. CROVA.

# Ordine di servizio N. 67.

## Nuovi servizi cumulativi ferroviari-automobilistici di turismo.

Durante la stagione estiva avranno luogo alcuni speciali servizi automobilistici di turismo, i quali, considerati come integratori e fattori di sviluppo del traffico ferroviario, sono stati promossi e organizzati dalle Ferrovie dello Stato, in cumulo e in corrispondenza con le proprie linee, nonchè con linee ferroviarie e automobilistiche francesi e svizzere.

Tali servizi, mediante accordi presi col Ministero dei lavori pubblici, sono esercitati da privati concessionari, i quali, oltre al disciplinare governativo, hanno una convenzione con le Ferrovie dello Stato, che regola le speciali condizioni del servizio cumulativo, gli orari, le tariffe, la scelta e l'impiego del materiale e tutte le altre modalità e caratteristiche d'organizzazione e d'esercizio.

Nel bollettino commerciale n. 16-1920, punto 173, risultano le 14 linee sulle quali funzioneranno i servizi e i rispettivi esercenti, le relazioni per le quali vengono istituiti i biglietti cumulativi di corsa semplice, di doppia corsa e a percorso combinato interno ed internazionale con le relative condizioni e stazioni di distribuzione, le località ammesse alla registrazione diretta dei bagagli con relative limitazioni.

Nell'orario ufficiale Pozzo risultano anche le norme e condizioni generali e particolari dei servizi, fra cui quelle per le prenotazioni dei posti a pagamento, le caratteristiche e i distintivi delle vetture, e, per ciascuna linea, i periodi di funzionamento dei servizi, gli orari, le distanze, i prezzi, le coincidenze, l'indicazione degli uffici speciali per l'accettazione dei bagagli a pagamento ed altre informazioni utili.

Speciali istruzioni riceveranno le stazioni, che a termini dell'art. 10 della convenzione colle imprese, debbano disimpegnare le funzioni di uffici per informazioni, prenotazioni di posti, ecc.

La Delegazione dell'esercizio di Trento e le Divisioni Movi-

mento e traffico, ciascuna entro la propria giurisdizione, hanno la sorveglianza dei servizi per tutto quanto forma oggetto delle condizioni contrattuali con le imprese e delle prescrizioni relative, e curano l'osservanza delle condizioni stesse. Tale sorveglianza verrà in particolar modo esercitata a mezzo dei capi delle stazioni di allacciamento, i quali, come da facoltà prevista dall'art. 3 delle convenzioni, controlleranno la partenza e l'arrivo delle vetture e la regolarità del servizio, in ispecie per quanto riguarda l'impiego e la sufficienza del materiale prescritto, lo stato di speciale decoro in cui deve essere mantenuto, l'occupazione e prenotazione dei posti nelle vetture.

La Delegazione e le Divisioni anzidette provvederanno pure a stabilire i comporti di cui l'art. 3 delle convenzioni, ad applicare le sanzioni previste dagli articoli 3, 5, 14; a compiere gli accertamenti di cui all'art. 15; a definire i reclami di cui all'art. 17.

Esse trasmetteranno quindicinalmente al Servizio Movimento e traffico (ramo movimento, ufficio 3°) apposito rapporto sull'andamento dei servizi.

I competenti uffici di controllo provvederanno alle norme contabili e agli stampati di cui agli articoli 9 e 13 delle citate convenzioni.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

## Ordine di servizio N. 68.

### Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1919-20.

(V. ordine di servizio n. 54 e 121–1919; n. 16–57 e 64–1920 ed errata–corrige Boll. uff.n.12–1920)

In seguito all'avvenuta fusione dei Servizi Movimento e Commerciale e di quelli Trazione e Veicoli vengono introdotte le seguenti variazioni al testo della nomenclatura dei conti con effetto dal 1° luglio 1920. Coll'occasione si apportano anche alcune altre varianti.

Pag. 6 — Il secondo capoverso del punto 5 delle « Avvertenze » viene modificato come in appresso:

*È fatta eccezione soltanto per il conto 7 di spesa « Indennizzi, ecc. ecc. »*

Pag. 7 — Al quadro « Ruoli di paga »:

Alla voce « Movimento » aggiungere le parole « *e Traffico* ».

Il gruppo delle voci relative alla Trazione ed ai Veicoli, viene modificato come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Materiale e Trazione - Divisioni* | 14101 | 17700 | 300 |
| *Materiale e Trazione - Divisioni (Officine dei Depositi e squadre di rialzo)* | 17701 | 21300 | 300 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (anche per le Officine del Materiale rotabile, Officine locomotive ed Officine del Materiale mobile)* . . . . . . | 21301 | 24900 | 300 |

Al quadro « Mandati di pagamento »

Alla voce Movimento » aggiungere le parole « *e Traffico* »

Il gruppo delle voci relative alla Trazione ed ai Veicoli, viene modificato come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Materiale e Trazione - Divisioni* . . . | 22501 | 26100 | 300 |

*Materiale e Trazione - Sede Centrale (an-*

| | | | |
|---|---|---|---|
| *che per le Officine del materiale rotabile, Officine locomotive ed Officine del Materiale mobile)* . . . . . . . . | 26101 | 32100 | 500 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (per la gestione autonoma dei Magazzini* . . . . . . . . . . . . . . | 32101 | 38100 | 500 |

Ad eccezione della voce « Servizio Commerciale » che si trasforma in « *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità prodotti* » le voci restanti non modificano.

La numerazione, però, varia come in appresso:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Servizio Approvvigionamenti, ecc.* . . . | 38101 | 47700 | 800 |
| *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità prodotti* . . . . . . . . . . | 47701 | 49200 | 125 |
| *Servizio Approvvigionamenti (Mandati estranei, ecc.)* . . . . . . . . . . | 49201 | 53400 | 350 |
| *Servizio Ragioneria - Mutui al personale* | 53401 | 71400 | 1500 |
| *Servizio Costruzioni* . . . . . . . . | 71401 | 76200 | 400 |
| *Esercizio Navigazione* . . . . . . . . | 76201 | 79200 | 250 |
| *Esercizio Navigazione Lago di Garda* . | 79201 | 79800 | 50 |
| *Commissariato Generale carboni* . . . | 79801 | 123000 | 3600 |
| *Servizio Ragioneria - Prestito di guerra* | 123001 | 207000 | 7000 |

Al quadro « Mandati d'introito »

Alla voce « Movimento » aggiungere le parole « *e Traffico* »

Il gruppo delle voci relative alla Trazione ed ai Veicoli viene modificato come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Materiale e Trazione - Divisioni* . . . | 4801 | 7200 | 200 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (anche per le Officine del materiale rotabile, Officine locomotive ed Officine del Materiale mobile)* . . . . . . . | 7201 | 9600 | 200 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (per la gestione autonoma dei magazzini)* | 9601 | 10200 | 50 |

Ad eccezione della voce « Servizio Commerciale » che si trasforma in « *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità prodotti* » le voci restanti non modificano.

La numerazione però varia come in appresso:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Servizio Approvvigionamenti, ecc. ecc.* | 10201 | 11700 | 125 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità prodotti* . . . . . . . . . . | 11701 | 13200 | 125 |
| *Servizio Approvvigionamenti - (Mandati estranei ecc.)* . . . . . . . . . | 13201 | 13800 | 50 |
| *Servizio Costruzioni* . . . . . . . . | 13801 | 14400 | 50 |
| *Esercizio Navigazione* . . . . . . . . | 14401 | 14700 | 25 |
| *Commissariato generale dei carboni* . . | 14701 | 15900 | 100 |

Al quadro « Mandati d'ordine »

Alla voce « Movimento » aggiungere le parole « *e Traffico* »

Il gruppo delle voci relative alla Trazione ed ai Veicoli viene modificato come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Materiale e Trazione - Divisioni* . . . | 9301 | 11700 | 200 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (anche per le Officine del materiale rotabile, Officine locomotive ed Officine del Materiale mobile)* . . . . . . . . | 11701 | 14100 | 200 |
| *Materiale e Trazione - Sede Centrale (per la gestione autonoma dei magazzini)* . | 14101 | 14700 | 50 |

Ad eccezione della voce « Servizio Commerciale » che si trasforma in « *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità Prodotti* » le voci restanti non modificano.

La numerazione però varia come in appresso:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Servizio Movimento e Traffico - Contabilità prodotti* . . . . . . . . . . . . | 14701 | 15900 | 100 |
| *Servizio Ragioneria* . . . . . . . . | 15901 | 19500 | 300 |
| *Servizio Costruzioni* . . . . . . . . | 19501 | 21900 | 200 |
| *Esercizio Navigazione* . . . . . . . | 21901 | 23340 | 120 |
| *Esercizio Navigazione Lago di Garda* . | 23341 | 23580 | 20 |

Pag. 7 — La prima nota in calce alla pagina 7, modifica la sua dizione nella seguente:

« *Per la gestione delle Officine del materiale rotabile, delle Officine locomotive e delle Officine del materiale mobile i cui mandati vengono compilati dal Servizio Materiale e Trazione, i numeri di registrazione, ecc. ecc.* »

Pag. 13 — Dalla dizione del conto 18 di entrata sono state soppresse le parole:

« *per i servizi marittimi di Venezia e* » e la relativa annotazione.

Pag. 15 — Nell'ultimo periodo dell'annotazione al sottoconto 28 *G* di entrata, alla dicitura « Servizio Movimento » sostituire l'altra « *Servizio Movimento e Traffico* ».

Pag. 16 — Alla dizione del conto 29 di entrata, aggiungere le parole « *e Traffico* ».

» » — La dizione del conto 30 di entrata viene modificata nella seguente:

« *Ricuperi del Servizio Materiale e Trazione* » conservando gli attuali sottoconti.

» » — Il conto 31 di entrata è soppresso.

Pag. 17 — Dall'annotazione del conto 35 di entrata, togliere le parole « *e Commerciale* ».

I sottoconti 35 *B*) e *C*) modificano la voce nella seguente:

*B*) *Servizio Movimento e Traffico.*

*C*) *Servizio Materiale e Trazione.*

Il sottoconto *D*) è soppresso.

I sottoconti *E*), *F*), *G*) ed *H*) prendono le lettere *D*), *E*), *F*) e *G*).

Pag. 18 — È soppresso il conto 47 di entrata.

Pag. 19 — Il conto 50 di entrata è soppresso.

Pag. 20 — Il conto 59 di entrata è soppresso.

Pag. 20-21 — Il conto 60 di entrata, modifica la dizione nella seguente:

60 — *Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione e dagli stabilimenti governativi e dell'industria privata.*

*A*) *Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile*, conservando gli attuali sottoconti e numeri di partitario.

*B*) *Officine dei Depositi e squadre di rialzo*, conservando gli attuali sottoconti e numeri di partitario.

Al sottoconto *B*) 2 porre l'annotazione:

*2. Come al sottoconto A) 2.*

Gli attuali sottoconti *C*) e *D*) si trasformano nei seguenti:

*C*) *Stabilimenti di altre Amministrazioni governative*:

1. *Per riparazione di materiale rotabile*: partitario *180*.
2. *In conto scorte di magazzino*, partitario *181*.

*D*) *Stabilimenti dell'industria privata*:

1. *Per riparazione di materiale rotabile*, partitario *182*.
2. *Per altri lavori in conto esercizio*, partitario *183*.
3. *In conto scorte di magazzino*, partitario *184*.
   colla nota, 3 « *Come al sottoconto A. 3* ».
4. *In conto patrimoniale*, partitario *185*.
5. *Per le altre amministrazioni governative e terzi in genere*, partitario *186*.
6. *Per materiali acquistati dalle Ditte riparatrici di rotabili*, partitario *187*.
   colla nota, 6 « *Comprese le trattenute fatte alle Ditte per mancanze di materiale riscontrate nelle scorte o per deterioramento nelle scorte stesse* »

*E*) *Ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio*, coll'annotazione:

*E*) *Comprese le somme che per difetti riscontrati al materiale controindicato e per prestazioni fatte durante il periodo di garanzia del materiale stesso o che per qualsiasi altro titolo vengono addebitate in base alle perizie o ai verbali di collaudo, alle Ditte fornitrici o riparatrici di materiale rotabile e d'esercizio*;

e coi sottoconti:

1. *Materiale rotabile*, col n. *188* di partitario e colla seguente annotazione: 1. *Compreso il valore effettivo dei materiali di spoglio provenienti da rotabili demoliti ed il valore di quelli destinati alla demolizione o venduti a terzi.*
2. *Materiale d'esercizio*, col n. *189* di partitario.

**Pag.** 21-22 — Il conto 61 di entrata è soppresso.

Pag. 22 — Il conto 63 di entrata, modifica i sottoconti come segue:

A) *Servizio Materiale e Trazione*:

1. *Scorte fisse per le Officine dei Depositi e squadre di rialzo* col n. *212* di partitario. Resta l'attuale annotazione.
2. *Parco sale montate e carrelli completi*, col n. *213* di partitario, e coll'annotazione: « Vedi parte II dell'istruzione allegata all'Ordine di Servizio n. 85-1915.

Il sottoconto *B*) è soppresso.

L'attuale sottoconto *C*) diventa *B*) prendendo la nuova dizione: *B*) *Servizio Movimento e Traffico - Riparti tecnici*.

I sottoconti *D*) ed *E*) prendono le lettere *C*) e *D*).

Pag. 26 — E soppresso il sottoconto *95 C*) di entrata, partitario *279*.

Pag. 36-37 — Il § 3 di spesa modifica la sua dizione nella seguente:

« § *3*. *Servizio Movimento e Traffico* ».

Dopo i sottoconti 5A)2, 5B)2 e 5C)2 instituire rispettivamente i nuovi sottoconti:

*5 A*) *2 bis - Controlli prodotti*, col n. *431* bis di partitario colla nota « Compreso l'Ufficio di Contabilità prodotti ».

*5 B*) *2 bis - Controlli prodotti*, col n. *436* bis di partitario. colla nota « Compreso l'Ufficio di Contabilità prodotti ».

*5 C*) *2 bis - Controlli prodotti*, col n. *441* bis di partitario, colla nota « Compreso l'Ufficio di Contabilità prodotti ».

Pag. 37 — Al conto 6 di spesa, viene aggiunto il sottoconto:

*B*) bis – Controlli prodotti, coll'annotazione: Compreso l'Ufficio di contabilità prodotti e coi sottoconti:

1. Stampati e cancelleria, col n. $452^{bis}$ di partitario.
2. Illuminazione e riscaldamento, col n. $452^{ter}$ di partitario.
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, col n. $452^{quater}$ di partitario.
4. Spese per altri titoli diversi, col n. $452^{quinq}$ di partitario.

Pag. 38 — Il primo periodo della nota posta di contro al sottoconto 6. *E*) 4, dovrà finire colle parole « *è stipulato dal Servizio Movimento e Traffico* ».

Il secondo periodo della nota posta di contro al sottoconto 6. *F*) 2 dovrà essere sostituito col seguente « *La spesa per il riscaldamento a vapore, preventivo ed in marcia, (compresa la manutenzione dei carri riscaldatori) e quella per la manutenzione e la manipolazione dei tubi e degli accoppiamenti restano a carico del Servizio Matèriale e Trazione* ».

Pag. 39 — Il § 4 di spesa è soppresso.

Pag. 40 — La dizione del § 5 di spesa viene così modificata:

« § 5 - *Servizio Materiale e Trazione* ».

Ai sottoconti 11 *A*), 11 *B*), ed 11 *C*) di spesa, viene rispettivamente aggiunto il sottoconto:

« 5. Pulizia, verifica ed untura veicoli » coi n. *504 bis*, *508 bis* e *512 bis*, di partitario.

Pag. 41 — Alla nota del sottoconto 12 *C*) di spesa, dopo le parole: « dei Depositi » aggiungere le seguenti: « *e per le squadre di rialzo* ».

A detto sottoconto 12 *C*) di spesa, vengono aggiunti i nuovi sottoconti:

10. *Riscaldamento treni con impianti fissi e con carri riscaldatori* col n. *535* di partitario e coll'annotazione: « *10 Riscaldamento preventivo con locomotive o impianti fissi e riscaldamento con carri riscaldatori, sia preventivo che in marcia* ».
11. *Pulizia e untura veicoli*, col n. *536* di partitario e coll'annotazione: « *11. Compresi anche i compensi per i servizi appaltati* ».
12. *Prestazioni di altre Ferrovie*, col n. *537* di partitario.

Pag. 42 — La dizione del conto 13 di spesa, resta così modificata:

13. *Manutenzione del materiale rotabile*:

Al sottoconto *A*) vengono aggiunti i seguenti sottoconti:

4. *Carrozze* col n. *541 di partitario.*
5. *Bagagliai* col n. *542* di partitario.
6. *Carri* col n. *543* di partitario.

L'annotazione del sottoconto *B*) viene modificata, sostituendo le parole: « delle locomotive, dei locomotori « e delle automotrici » colle seguenti: « *del materiale rotabile* ».

I relativi sottoconti 1, 2 e 3 prendono conseguentemente i nn. *544*, *545* e *546* di partitario.

A detti sottoconti sono aggiunti i seguenti:

4. *Carrozze* col n. *547* di partitario.
5. *Bagagliai* col n. *548* di partitario.
6. *Carri* col n. *549 di* partitario.

Al conto 13 di spesa viene aggiunto il nuovo sottoconto:

*C) Eseguita negli stabilimenti di altre amministrazioni governative* (carri) - col n. 550 di partitario.

Pag. 42-43 — Il § 6 di spesa (conti 14, 15 e 16) è soppresso.

Pag. 51 — Alla nota posta di contro al conto 50 di spesa, aggiungere alle parole « Divisioni del Movimento » quelle « *e Traffico* ».

Pag. 53 — Dalla dizione del conto 55 di spesa togliere le parole: « *Servizi speciali marittimi di Venezia e della* » e sopprimere la prima parte dell'annotazione relativa.

Pag. 58 — Alla nota esistente al § 1 del Titolo III di spesa, aggiungere le parole: « *e Materiale e Trazione* ».

Pag. 58-59 — La dizione del conto 93 di spesa viene così modificata:

93. *Spese per lavori delle officine dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, da stabilimenti governativi e dall'industria privata*:

*A*) *Officine del materiale rotabile*, *Officine Locomotive ed Officine materiale mobile*: conservando gli attuali 4 sottoconti.

L'annotazione posta di contro al partitario 906 viene così modificata:

4. *Compreso il valore presente dei rotabili all'atto della, ecc. ecc.*, sopprimendo in ultimo la parola « *locomotive* ».

*B*) *Officine dei Depositi e squadre di rialzo*: conservando gli attuali 4 sottoconti.

L'annotazione relativa al sottoconto 4 modifica le ultime parole « Divisioni Trazione » nelle seguenti: « *Divisioni Materiale e Trazione* ».

*C*) *Stabilimenti di altre amministrazioni governative* coi seguenti sottoconti:

1. *Forniture di magazzino*, col n. 913 di partitario.
2. *Pagamenti agli stabilimenti di altre amministrazioni governative* col n. *914* di partitario.

L'attuale sottoconto *C*) diventa *D*), modificando i numeri di partitario nei seguenti: *915*, *916* e *917*, e conservando le esistenti annotazioni.

Pag. 59 — Il conto 94 di spesa è soppresso.

Pag. 60-61 — I sottoconti del conto 96 di spesa, restano modificati come in appresso:

*A*) *Servizio Materiale e Trazione.*

1. *Scorte fisse per le Officine dei Depositi e per le squadre di rialzo*, conservando l'attuale annotazione.
2. *Parco sale montante e carrelli completi*, coll'annotazione: « *Vedi parte II dell'istruzione allegata all'Ordine di Servizio n. 85-1915* ».

Il sottoconto *B*) viene soppresso.

Il sottoconto *C*) viene modificato come segue:

Pag. 61 — *B*) *Servizio Movimento e Traffico - Riparti tecnici.*

I sottoconti *D*) ed *E*) diventano *C*) e *D*).

Pag. 64 — Il sottoconto 127 *C*) partitario 1013 è soppresso.

Pag. 73 — Alla nota del sottoconto *f.b.* 1 *c.* vengono modificate le parole « Servizio Trazione e Veicoli » in « *Servizio Materiale e Trazione.*

Pag. 73 — Al sottoconto f. b. 1e. viene posta l'annotazione: « Usato esclusivamente dagli Uffici di Ragioneria ».

Pag. 74 — Al conto 22 f.b. viene posta l'annotazione:

« *Usato esclusivamente dal Servizio Materiale e Trazione* »
Restano pertanto annullate quelle dei sottoconti.

Pag. 74 — Al conto f.b. 24 viene posta l'annotazione: « Usato esclusivamente dagli Uffici di Ragioneria ».

Pag. 76 — Le note di contro ai conti 43 e 44 f.b. modificano la dizione, aggiungendo le parole « *e Traffico* » dopo quelle « Divisione Movimento ».

Pag. 77. — Al sottoconto f.b. 49 a, sostituire alla dizione « Esercizio 1916-17 » quella nuova di « Esercizio 1920-1921 ».

Pag. 81 — Sono soppressi i conti 110 e 115 f.b.
» » Il conto 116 f.b., modifica la dizione come segue:
116. « Servizio Movimento e Traffico » ed al medesimo viene aggiunto il sottoconto: *a*) *Uffici Controlli Prodotti* col n. *1366* di partitario e coll'annotazione: « *Comprende l'Ufficio Contabilità Prodotti* ».
» » Il conto 117 f.b. modifica la dizione come segue:
117 « *Servizio Materiale e Trazione* ».

Pag. 83 — Il conto 120 f.b. modifica la dizione nella seguente:
120 *Servizio Materiale e Trazione*:
*a*) *Officine del materiale rotabile, Officine Locomotive ed Officine del Materiale mobile*, col n. *1403* di partitario;
*b*) *Stabilimenti di altre Amministrazioni governative*, col n. *1404* di partitario;
*c*) *Officine private* col n. *1405* di partitario.
A detti tre sottoconti va posta l'annotazione:
« *Servono quali conti d'interferenza per l'addebito delle forniture e delle altre spese d'ordine che devono far carico alle Officine la cui contabilità vien fatta presso il Servizio Materiale e Trazione* ».
» » Il conto 121 f. b. è soppresso.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÉ.

## Circolare N. 34.

**Concorsi per titoli fra gli agenti muniti di licenza tecnica o ginnasiale.**

La Commissione istituita per l'applicazione del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2319 articoli 3 e 4, (agenti con qualifiche comprese nei gradi inferiori al 12° e muniti di licenza tecnica o ginnasiale o di altro titolo equipollente, aspiranti alle promozioni di cui al citato art. 3) intendendo ultimare i propri lavori nel minor tempo possibile, interessa provvedere perchè i prescritti carteggi pervengano alla Commissione suddetta, funzionante presso il Servizio movimento e traffico, non più tardi del 15 luglio prossimo venturo.

*L'Amministratore generale*
R. DE CORNÈ.